PINO CASAMASSIMA
NIKI
LAUDA
IL CAMPIONE CHE HA VINTO
ANCHE LA PAURA
CAIRO

Niki Lauda. Un nome, una leggenda. Per gli appassionati di automobilismo è stato uno dei migliori piloti di tutti i tempi, ma anche chi non si è mai interessato ai motori ha ammirato l'incredibile forza che, dopo l'incidente del Nürburgring, lo ha riportato in pista dopo soli 40 giorni. Quando il 1° agosto 1976 la sua monoposto ha preso fuoco sul circuito tedesco il mondo è rimasto col fiato sospeso. E quando il 12 settembre, al Gran Premio d'Italia, con le bende insanguinate sulla testa, ha tagliato il traguardo quarto, i tifosi della Ferrari lo hanno portato in trionfo come se a vincere la gara fosse stato lui.
Partendo dalla sala di rianimazione in cui sta lottando fra la vita e la morte, Pino Casamassima ripercorre le tappe più importanti della vita del pilota austriaco: dall'infanzia allo strappo con la famiglia di banchieri che non voleva si dedicasse alle corse; dagli esordi nel 1968 con una Mini Cooper S all'ingresso in Formula 1 finanziati da un prestito ottenuto da una banca concorrente; l'ingaggio Ferrari; il rogo del 1976, il ritorno sulle piste, la conquista di due mondiali con il Cavallino e la clamorosa rottura con la casa di Maranello per passare alla Brabham, anche grazie a una montagna di dollari. Poi il ritiro dal *circus* per dedicarsi alla creazione di una compagnia aerea e, nel 1982, il rientro in pista con la McLaren con la quale nel 1984 vincerà il terzo titolo iridato e, nel 1985, l'abbandono definitivo delle competizioni fino al ritorno come uomo Mercedes nella nuova epoca segnata da Hamilton (portato in squadra proprio da lui).
Ma nel libro non c'è solo il Lauda pilota. C'è anche l'uomo. Con i suoi grandi amori, Marlene e Birgit, i figli, l'amicizia con Luca Cordero di Montezemolo che lo porterà a chiamare Lukas il suo primogenito, le malattie (subirà tre trapianti) e la battaglia personale per cambiare le regole sulla sicurezza in pista. Fino all'epilogo, il 20 maggio 2019.

PINO CASAMASSIMA è giornalista e scrittore. Scrive per il *Corriere della Sera*, *Focus Storia*, *BBC History*. Per History Channel ha realizzato i testi de *Il Cavallino vincente*, documentario sulla Ferrari. Ha pubblicato una quarantina di libri (alcuni tradotti all'estero, Cina compresa), tra cui: *Il Campione: storia di Michael Schumacher*, 2014; *Ferrari*, 2018. Per Cairo ha pubblicato *Il sangue dei rossi:*

morire di politica negli anni Settanta (2009).

Pino Casamassima

Niki Lauda

Il campione che ha vinto anche la paura

CAIRO

Sommario

NIKI LAUDA

Ai miei nipoti Lorenzo e Leonardo, che leggeranno questa storia come una nuova epica

Introduzione
Un cappellino rosso

Quella mattina, l'immagine del suo cappellino rosso m'è saltata agli occhi prima di tutto il resto, prima del suo viso, dell'ambientazione di quella fotografia che lo ritraeva in una delle sue ultime apparizioni ai box della Mercedes, dove aveva vissuto l'ennesima vita. La notizia della scomparsa di Niki Lauda è arrivata come una staffilata, seppure non inattesa. È morto un lunedì. A inizio settimana. Come suo costume, è andato all'essenziale. Non l'ha nemmeno voluta finire, quella settimana nuova, inutile, perché il tempo non avrebbe lavorato per lui. E allora, che stare a fare ancora così? È uscito dai box della vita e se n'è andato altrove.

Che stesse male da tempo era cosa risaputa, che uno ci rimanga male è cosa altrettanto consueta. Anche con lui, come era successo molte altre volte e non solo per scomparse legate al mondo delle corse, seppure altrettanto estranee all'ambito familiare e amicale, il dolore s'è improvvisamente mescolato ai ricordi, alle emozioni. Volutamente, nell'immediatezza, ho evitato radio, tv e web per non incappare nella ritualità di certa banalità mediatica. O, peggio, nelle castronerie dette in libertà giusto perché se ne deve parlare, perché è l'argomento del giorno.

Come accadde con Villeneuve, quando dall'autorevole voce della Rai fu annunciata la sua morte con una rocambolesca quanto fantasiosa ricostruzione. La Ferrari era cioè dotata di un seggiolino a espulsione come quelli degli aerei da caccia. Gilles era insomma morto perché l'incidente in cui era incappato volando sulle ruote della March di Jochen Mass, aveva messo in moto il meccanismo da F 104 e la sfortuna aveva voluto che andasse a impattare contro un paletto con l'osso del collo, sennò si sarebbe salvato proprio grazie a quel sistema. In buona sostanza, una autentica cialtronata televisiva. Quando il 7 aprile 1968 il bosco di Hockenheim s'ingoiò

la Lotus di Jim Clark, la notizia fu data fra quelle brevi di una rubrica sportiva che andava in onda alle sette di sera da Piero Cavallina, un giornalista Rai mai dimenticato, così: «Automobilismo: Jim Clark è morto durante una gara in Germania». Subito dopo passò ad altre «brevi». Probabilmente, anzi, ne sono sicuro, non sapeva manco chi fosse il pilota scozzese. Quelle poche, irrispettose parole, mi arrivarono come una mazzata mentre attraversavo il soggiorno e la tv era rimasta accesa per un programma precedente.

Con Lorenzo Bandini, un anno prima, era stato diverso, perché quella gara la stavo seguendo, seppur «disturbata» da altri sport, come faceva regolarmente la Rai per le uniche due gare di Formula 1 che mandava in onda durante l'anno: Montecarlo e Monza. Erano lontani anni luce i tempi di una Formula 1 vivisezionata fin dalle prove con le microcamere a bordo. La disgrazia di Bandini fu per me diversa e crudele, perché Lorenzo bruciò nella sua Ferrari numero 18 in diretta televisiva. Così come sarà per me diverso sapere della morte di Michele Alboreto, la cui notizia mi arrivò da una radio in un insospettabile 25 aprile. E di quella di Senna, durante il più drammatico weekend che la Formula 1 abbia mai vissuto.

Quando, il 27 ottobre 2013 morì Lou Reed, realizzai un quadro, che tuttora campeggia nel mio studio. Su uno sfondo nero «settanta cento», avevo messo una sua fotografia e sotto – a grandi caratteri – la scritta «Il rock è morto». La mattina del 21 maggio, quando ho saputo che Niki Lauda non ce l'aveva più fatta a combattere contro quei mali che avevano messo radici dal rogo del Nürburgring, i ricordi erano corsi non ai box Mercedes dove, con l'inseparabile cappellino rosso, se ne stava a controllare la gara del «suo» Hamilton,[1] tantomeno a quella cavalcata iridata del 1984 con cui, per mezzo punto, aveva soffiato il mondiale ad Alain Prost, suo compagno di squadra alla McLaren. Erano corsi fino a quel Gran Premio d'Italia del 1975 in cui, insieme a oltre centomila altri scalmanati, avevo salutato la vittoria di Clay Regazzoni e la conquista nel mondiale del pilota austriaco. Per me era il primo mondiale vinto dalle Rosse, ché nel 1964, data dell'ultimo trofeo portato alla casa di Maranello da John Surtees, di anni me ne mancavano ancora due prima d'innamorarmi perdutamente neanche tanto del Cavallino rampante, quanto delle monoposto di Formula 1, complice il mio compagno di banco di seconda B della

Scuola Media Betteloni di Verona. Fabrizio – così si chiamava – una mattina di ottobre del 1966 cavò dalla sua cartella la Lotus 25 con cui Jim Clark aveva vinto il mondiale nel 1963. Affascinato dall'*Iliade* che mi aveva fatto scoprire in quinta elementare dalle suore la mia maestra greca originaria di Patrasso, avevo inconsapevolmente trasfigurato quella monoposto nel cocchio di Achille e quel casco nell'elmo del Pelìde. Quel mio amico mi aveva anche parlato di un settimanale che si occupava solo di corse. «Un giornale con un sacco di fotografie.» Era *Autosprint*, per il quale un giorno avrei scritto.

La stampa italiana non ha mai amato alla follia Niki Lauda. Il trasporto provato per Gilles Villeneuve dopo avergliene dette di tutti i colori, ribattezzandolo «l'Aviatore», per i tanti botti in cui era incappato agli inizi della sua carriera in Formula 1, è lontano le famose mille miglia. Come lontanissimo era perfino quello per Ayrton Senna, nonostante «Magic» non abbia mai messo piede a Maranello. Più di Lauda era coccolato il suo «storico» compagno di squadra, Clay Regazzoni, probabilmente per quella sua indole un po' da guascone, oltre che per quella «latinità» che lo voleva un incallito sciupafemmine. E non importa se Niki avesse portato alla Ferrari due titoli iridati e Clay quattro Gran Premi, né che l'austriaco, nonostante fosse austriaco, fosse ben più «attivo» di lui relativamente alle esuberanze sessuali. (Accadde una volta che dopo essere stato fotografato mentre s'intratteneva su una spiaggia del litorale romano con una «pilotessa», comprasse poi tutte le copie della rivista che aveva pubblicato le foto scattate da un fotografo – non casualmente trovatosi lì, ma grazie alla «pilotessa» stessa –, per evitare che una di esse finisse nelle mani di sua moglie Marlene.) Credo che i tifosi, intesi come suoi fan, li abbia conquistati dopo aver vinto il primo campionato del mondo con la Ferrari. Non penso che siano stati in molti che già nel 1974, anno del suo arrivo, abbiano tifato per la sua vittoria nel mondiale. Così come si possono ancora leggere giudizi sferzanti che controbilanciano i suoi due titoli in rosso – del 1975 e 1977 – con quelli persi dalla Ferrari per colpa sua nel 1974 (per aver ostacolato, complice Montezemolo, il compagno di squadra Regazzoni, seriamente candidato alla sua conquista) e nel 1976 (per quella «scelta» – discutibile – di essersi ritirato in Giappone).

Fra le cose di cui sono convinto c'è anche quella che riguarda, in un solo «pacchetto», le possibilità che Niki ha gettato al vento.

Possibilità che gli avrebbero consentito di essere oggi ricordato come un pilota che ha conquistato non tre, ma sei titoli, cioè solo uno in meno di «Kaiser» Schumi. Se quel maledetto giorno in Giappone, alle pendici del monte Fuji, si fosse limitato a «girare in tondo», forse ce l'avrebbe fatta a difendere un titolo conquistato anche con le bende imbevute di sangue a Monza. Se non si fosse fatto ammaliare dalla sirena di se stesso e dai tanti, forse troppi, dollari Parmalat nel 1979, un altro titolo con la Rossa l'avrebbe conquistato lui, non Jody Scheckter, che aveva preso il suo posto in Ferrari, così come avrebbe potuto vincere a mani basse quello del 1982, perso dal Cavallino rampante tre volte: la prima con Villeneuve, la seconda con Pironi, la terza con Tambay, tanto era la superiorità schiacciante quell'anno della Ferrari 126 K sulla concorrenza. C'è qualcuno che – sano di mente e privo di ogni pregiudizio, oltre che a conoscenza dei fatti – possa sostenere il contrario? Che cioè Niki avrebbe potuto infilarne sei di titoli iridati? Sono tuttavia convinto che se avesse potuto tornare indietro, avrebbe replicato pari pari il suo passato, perché le sue decisioni erano sempre dettate da un cuore controllato dalla ragione, coniugando cioè, in un esercizio implacabile anche per sé e impraticabile per i più, cuore e ragione. Quei due regolatori della vita degli uomini che Blaise Pascal teneva rigorosamente separati. Insomma, il cuore proprio no, non lo strappava Niki a chi seguiva la Formula 1. L'amore per lui non poteva che essere un amore «razionale» – semmai si possa accettare questo ossimoro –, un amore maturo, non dettato da impulsi inspiegabili oltre che per nulla cifrati di razionalità.

Eppure proprio lui, il Signore degli Anelli della razionalità, quelli che alla fine producono la catena della ragione, aveva avuto come mentore della passione per le corse un pilota di solo cuore: Jochen Rindt, che – non a caso – aveva come soprannome «Jochen Grindt». Uno capace di far saltare i semiassi per una partenza scriteriata a serbatoi ancora pieni e quindi oltremodo pesanti per la monoposto. Uno che strapazzava le gomme fin dal primo giro per quelle staccate al limite a ruote fumanti, le sbandate controllate, i controsterzi quasi a ogni curva. Uno che nessun pilota voleva avere dietro di sé a soffiargli sul collo in modo sempre più ravvicinato, come sa bene Jack Brabham – uno tosto, difficile da superare – che nel Gran Premio di Montecarlo del 1970 alla curva del «Gasometro» (nella vecchia conformazione del circuito monegasco)[2] cioè

all'ultima curva prima del traguardo, pressato dall'austriaco, andò dritto, regalandogli la vittoria. Jochen Rindt era fatto della stessa pasta di Ronnie Peterson, lo svedese che Niki aveva iniziato a incontrare sulle piste fin dai suoi esordi, uno che lui stimava molto, uno che considerava fra i top. Entrambi, Rindt e Peterson, con destini drammatici. Le loro storie si conclusero entrambe a Monza: quella dell'austriaco nel 1970, quella dello svedese otto anni dopo. Entrambe con le Lotus. Niki appartiene a una generazione di piloti sfortunata sotto il profilo della sicurezza, quella che aveva nel fuoco e in un abitacolo che poteva accartocciarsi sulla tua vita l'incubo più ricorrente. Un incubo contro il quale non c'era tregua. Un incubo che – se veniva tenuto colpevolmente vivo dai team, dai costruttori delle scocche, oltre che dalla stessa Federazione internazionale – aveva nella responsabilità dei piloti una quota di colpa. Parevano uniti – tutti uniti – dall'idea che contro quel mostro, quel novello cerbero della morte in pista, non ci fosse nulla da fare. Che sciagurata superficialità! Finché non sono stati modificati i regolamenti, finché non sono state imposte misure restrittive sul piano della disinvoltura costruttrice, si è continuato a morire in pista (in gara ma anche in prova, anche nei test).

Restando nell'ambito della Formula 1, dopo le tragedie di Gilles Villeneuve e di Riccardo Paletti, a distanza di un solo mese l'una dall'altra fra maggio e giugno nel 1982, le nuove norme introdotte hanno salvato la vita a molti piloti e solo la sfortuna ha potuto cogliere quelle di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna nel drammatico weekend imolese del 1994. Il pilota austriaco impattò con la sua Simtek durante le qualifiche del Gran Premio di San Marino contro il muro della curva «Villeneuve» a quasi 315 chilometri orari. La cellula di sopravvivenza della monoposto resse, ma la decelerazione fu talmente potente da provocargli la frattura della base cranica. Senna fu particolarmente sfortunato, perché dopo l'impatto della sua Williams contro il muro della curva imolese del «Tamburello», il puntone della sospensione anteriore destra centrò la visiera del suo casco con una precisione balistica, penetrando la testa del pilota come un proiettile. Due centimetri più in alto o due più in basso avrebbero cambiato il destino di «Magic». L'appuntamento con il Gran Premio di San Marino era iniziato nel peggiore dei modi. Fin dal primo giorno di prove, Rubens Barrichello, con la sua Jordan, aveva sbattuto violentemente alla «Variante bassa», per fortuna senza conseguenze. Il giorno della

gara, al via, un incidente fra la Lotus di Pedro Lamy e la Benetton di J.J. Lehto aveva provocato nove feriti fra gli spettatori colpiti da alcuni detriti. Dopo la seconda partenza a seguito del drammatico incidente di Senna, nella ripartenza dopo una sosta ai box, la Minardi di Michele Alboreto aveva perso una ruota, che rimbalzando aveva colpito, ferendoli, alcuni meccanici. Dopo quelle terribili giornate di maggio, la Formula 1 aveva navigato in acque tranquille fino al 2014, quando solo la criminale decisione della direzione corsa del Gran Premio del Giappone di mandare in pista una gru per recuperare altre due monoposto uscite di strada per la pioggia battente ha potuto uccidere Jules Bianchi. La sua Marussia, dopo un'uscita di pista, finì proprio sotto il mezzo di servizio. Jules era nipote di Lucien Bianchi, morto a Le Mans durante le prove della 24 Ore, nel rogo della sua Alfa T 33 dopo aver impattato contro un palo.

È sintomatico che, dopo la sua scomparsa, digitando il nome di Niki Lauda sul più famoso motore di ricerca, fra i primi link escano quelli relativi al rogo tedesco della sua Ferrari, a significare quanto la suggestione emotiva legata a eventi drammatici sia connaturata con le corse automobilistiche, mentre gli episodi più rappresentativi legati al piano della performance restino in assoluto secondo piano. Come se l'icona stessa del pilota austriaco sia irrimediabilmente blindabile nella dimensione del dramma del Nürburgring, non dei tre campionati del mondo vinti in una sorta di due vite professionali in Formula 1. Quelle immagini, morbosamente proposte in una società dello spettacolo affetta da bulimica ossessione del sensazionale, hanno mantenuto una granitica istantanea simbiotica fra Lauda e il suo incidente più noto e più crudele.

Nella maggior parte dei tanti servizi televisivi andati in onda dopo la scomparsa di Niki, il mondiale da lui vinto con la McLaren nel 1984, cioè nella sua seconda vita agonistica post Ferrari, non è stato nemmeno ricordato. Per non parlare dei danni compiuti – ancora una volta – da una cinematografia che usa e consuma miti antichi e nuovi con una disinvoltura inaccettabile: da *Troy* di Wolfgang Petersen, da cui l'*Iliade* ne esce strapazzata come nemmeno dal peggiore dei fumetti manga, a *Rush* di Ron Howard, in cui si racconta una storia inesistente, vale a dire un intero campionato – quello del 1976 – vissuto solo ed esclusivamente sulla rivalità fra Lauda e Hunt. Chi quel campionato del 1976 l'ha vissuto

come tutti gli altri, dal 1967, non poteva che liquidare come «americanata» quel film al pari della blasfema ricostruzione filmica del poema omerico.

Fra le tante dichiarazioni giunte da tutto il mondo dopo la scomparsa di Niki, anche quella – non poteva mancare – dell'ex Richie Cunningham di *Happy Days*, che ricordava quanto gli disse Lauda dopo aver visto il film: «Rimase in assoluto silenzio, ed era stato molto concentrato per tutta la proiezione. Poi mi abbracciò e mi ringraziò. Niki non parlava molto, ma diceva sempre l'essenziale». Ecco, avrà detto «l'essenziale» rispetto al profitto ricevuto. Nel senso che, dopo aver riso dentro di sé, avrà pensato che per quella «manciata» di dollari valesse la pena chiuderla lì, con un grazie e un abbraccio. Da parte sua, James Hunt non ebbe modo di dire nulla: lo «scapestrato» pilota inglese sciupafemmine e sciupasoldi era morto da tempo: il 15 giugno 1993 a quarantacinque anni per infarto.

1 Era stato Lauda a volere che Hamilton passasse dalla McLaren alla Mercedes.

2 Nel 1973 la pista subirà la prima di una serie di modifiche anche per la nascita di nuove costruzioni. Fra esse, quella riguardante la curva della «Vecchia stazione», ora sostituita dalla curva del «Loews» (dal nuovo hotel costruito in quel punto) con un allungamento del tunnel verso la curva del «Portier», mentre, per la nascita del nuovo complesso delle piscine, verranno aggiunte due «S» unite da un breve rettilineo. Nel tratto successivo, il ristorante de La Rascasse darà il nome al tornante che sostituirà la curva del «Gasometro». Si deciderà inoltre di spostare i box in una corsia indipendente, ricavata sul largo marciapiede parallelo al rettilineo di partenza, con il loro ingresso subito dopo la «Rascasse».

1
Una sala asettica (agosto 1976)

Era lì. I moderni macchinari dell'ospedale sembravano quasi belli nella loro perfezione. Lei aveva le mani incollate al vetro freddo, il respiro affannoso. Gli occhi erano fissi sul letto, su cui giaceva una vita sospesa. Una vita fatta di attimi felici, trascorsi insieme, e di momenti bui: e ora la sorte stava per portarsi via Niki. Se fosse successo, se lui fosse morto, lei sarebbe comunque andata avanti con la sua vita, giorno dopo giorno: di lui sarebbe rimasto solo un ricordo nebuloso. Con il tempo le rughe le avrebbero segnato il volto, il corpo avrebbe ceduto al peso degli anni. E infine anche lei se ne sarebbe andata. A quel momento, però, mancavano ancora decenni. Ma non sarebbe stato così per Niki, che con i suoi ventisette anni non aveva rughe, né sul viso né sull'anima.

In ogni caso, la frenesia che aveva circondato la sua vita sarebbe terminata. «Come tutte le cose umane, anche questa non durerà per sempre» le avrebbe detto lui: Niki era pura razionalità, non si lasciava trascinare dalle emozioni. Per qualche giorno ci sarebbe stato ancora il caos, un continuo avvicendarsi di gente e di ricordi che l'avrebbero fatta sentire ancora peggio. Un prete avrebbe detto qualche preghiera. E poi sarebbero rimasti solo i ricordi.

Niki l'aveva notata a una festa a Salisburgo, e aveva subito iniziato a guardarla. Ma non le gambe, anche se erano belle e lunghe, da modella. No, l'aveva fissata negli occhi.

«Sola?» le aveva chiesto avvicinandosi.

«No.» E invece sì. Da quel momento sarebbe stata la sola, per lui.

E ora se ne stava andando. Dopo i baci, gli abbracci e la pietà, le sarebbero rimasti i pochi amici veri. Quelli che non si perdono in smancerie, con cui basta uno sguardo per dirsi la verità. E cioè che nemmeno lei, con tutto il suo amore, era stata in grado di salvarlo.

Gli avevano già dato l'estrema unzione. Chi l'avrebbe mai detto che sarebbe arrivato così presto al suo ultimo traguardo? Eppure ne era

certa: Niki si sarebbe fatto trovare pronto. Lui era sempre pronto. Anche ad affrontare la morte.

La prima volta che aveva posato lo sguardo su di lei l'aveva fissata con curiosità, come se non vedesse l'ora di scoprire cosa le riservava il futuro. E lei ne era rimasta travolta.

Altri ricordi. Non le rimaneva molto altro, a parte la speranza. Non poteva nemmeno tenerlo per mano, con quel vetro a separarli. Improvvisamente sentì montare la rabbia, che le bruciava dentro come sale su una ferita. Davvero doveva accontentarsi di portarlo con sé? Nella memoria le persone sbiadiscono, si fanno sempre più lontane, e alla fine non ti rimane più nulla.

Niki, non posso salvarti. Ma rimarrai con me per sempre*, pensò senza distogliere lo sguardo da lui, mentre i ricordi e i rimpianti le turbinavano nella mente. Sembrava quasi che facessero a gara per attirare la sua attenzione. Chinò la testa, e una ciocca scivolò a coprirle il volto rigato di lacrime. Poi un rumore di ferraglia spezzò il silenzio.*

«Mi scusi, signora…» disse un'infermiera affrettandosi a rimettere sul carrello gli strumenti medici che le erano caduti, prima di allontanarsi.

Lei, Marlene Knaus, si riscosse dai suoi pensieri. Doveva essere razionale*, pensò. In fondo discendeva da una dinastia di scienziati. E le avevano insegnato che le cose terrene sono passeggere, imperfette. Che tutto finisce. Solo le idee sono eterne. E allora perché non riusciva a smettere di pregare che lui rimanesse lì con lei?*

Perché ti amo. Ti amo proprio perché sei così terreno. Così imperfetto.

Resta con me.

Quante donne avevano sofferto come lei? Aveva letto da qualche parte di Margherita Bandini. Al capezzale del suo Lorenzo aveva pregato il cielo di tenerlo in vita, anche se il suo corpo era orribilmente ustionato. Era pronta a rimanere con lui comunque. Anche sfigurato, anche sulla sedia a rotelle. Perché lo amava davvero. Ma le sue preghiere non erano state esaudite, e Lorenzo Bandini era morto il 10 maggio 1967, dopo tre giorni di agonia.[1] *Aveva trentun anni. E Niki soltanto ventisette…*

Lasciatelo qui. Lasciatelo a me*, pensò, cercando di scacciare dalla mente quelle immagini terribili. Ma i ricordi non volevano andarsene. Soprattutto uno, l'ultimo: il 1º agosto 1976…*

La foresta del Nürburgring li aspettava tutti al varco. Aspettava quella muta di cani col casco in testa per sfidarli nel suo «inferno

verde», come l'aveva battezzata Jackie Stewart,[2] uno che se ne intendeva. Aveva vinto tre volte sul circuito del Nordschleife, quella pista unica al mondo, e s'era così conquistato il titolo di «maestro».[3] Alla curva del Karussell, la forza di gravità tendeva a far volar via le monoposto, mentre s'alzavano letteralmente da terra su alcuni dossi, come quello del Flugplatz, e quando «riatterravano» spezzavano la schiena. Al via s'erano presentati in ventotto, ma solo ventisei avrebbero potuto schierarsi sulla griglia di partenza. Alla fine della prima giornata, il più veloce era risultato quello scapestrato di James Hunt. Non a caso nell'ambiente era soprannominato «Hunt the Shunt» (caccia allo schianto). Dopo un timido debutto con la March nel 1973, aveva conosciuto Lord Alexander Hesketh, un plurimilionario che s'era letteralmente innamorato di lui. Pieno di soldi, aveva messo in piedi una scuderia solo per lui, per James, che però l'intristiva per tutte quelle ragazze che gli sciamavano attorno. Non c'era speranza, per il povero Lord, ma almeno l'aveva con sé e per sé. Finché James l'aveva tradito, cedendo alle lusinghe di Ron Dennis, che l'aveva ingaggiato alla McLaren. «Se vuoi vincere un mondiale devi venire con noi.» Con quella scuderia, due anni prima, Emerson Fittipaldi, «el Rato» (il topo), com'era chiamato il brasiliano per quei suoi denti sporgenti, aveva messo tutti in fila nel mondiale, facendo piangere Clay Regazzoni, che con la sua Ferrari era arrivato secondo.

Clay era tornato a Maranello dopo un anno di purgatorio alla britannica BRM, dove aveva conosciuto quel ragazzino austriaco di belle speranze, Niki Lauda. E quando era stato richiamato all'ovile rosso dopo un anno di inspiegabile purga,[4] se l'era portato dietro, dopo aver convinto Enzo Ferrari, «il Drake», che quel figlio di papà aveva stoffa. Era una promessa sicura della F1: cioè, per il momento non gli avrebbe rotto le scatole in scuderia, ché non c'è rivale più pericoloso di un compagno di squadra che va forte quanto te. Lui sarebbe stato il primo pilota e quel ragazzino la seconda guida. Non c'erano dubbi. E quell'anno, il 1974, la stagione delle Rosse prometteva bene. Mauro Forghieri[5] s'era superato, cavando fuori dal suo tecnigrafo una macchina formidabile. Ma Clay non aveva fatto i conti con la «volontà di potenza» – per dirla in modo filosofico – di Niki. Da subito aveva mostrato di non voler affatto accettare quel ruolo di subalterno. Alla fine, Clay ci aveva rimesso il mondiale, anche perché Luca di Montezemolo, il direttore sportivo del team, aveva occhi solo per Niki. E alla fine del campionato

l'aveva spuntata Fittipaldi.

Anche nelle qualifiche di quel Gran Premio di Germania, la McLaren pareva volare. Per la prima volta dall'inizio dell'anno, le Ferrari avevano problemi. Per la prima volta dall'inizio di quel 1976, annunciatosi come facile replay del mondiale conquistato da Niki l'anno prima, le sopracciglia di Forghieri s'erano aggrottate. Brutto segno, quando Furia[6] s'incupiva. Lo sapevano bene i meccanici, a cominciare da Giulio Borsari,[7] che «curava» la monoposto di Clay, passando per Ermanno Cuoghi, fedele meccanico di Niki.[8] Regazzoni s'era girato quando era lanciato per il suo giro veloce. Niki, fra mille problemi di sottosterzo (e qualche bestemmia da sotto il casco…), era riuscito a contenere i danni staccando il secondo tempo, a nove decimi dalla pole. Pole conquistata da Hunt. Clay sarebbe partito col quinto tempo, a quasi tre secondi dall'inglese. Tempi rimasti per tutti invariati dopo la seconda giornata di qualifiche a causa della pioggia.[9] «L'importante è partire in prima fila» aveva sentenziato Niki. Poi ci avrebbe pensato quel circuito impossibile a regolare meriti e demeriti di macchine e piloti, e lui era pronto a guadagnare altri punti per la classifica iridata. Altro che un cane da muta. Lui era la lepre. Una lepre che fino a quel momento aveva preso il largo, staccando i più diretti avversari di parecchi punti. Dopo nove Gran Premi, dominava la classifica dall'alto dei suoi 61 punti. Jody Scheckter, con la sua Tyrrell[10] a sei ruote[11], era fermo a 30, mentre James Hunt e Patrick Depailler ne contavano 26: l'inglese con la McLaren, il francese sull'altra monoposto del «Boscaiolo».[12] Insomma, a sette gare dalla fine della stagione, a Maranello Enzo Ferrari poteva cominciare a far di conto da dietro le impenetrabili lenti scure. Poteva cioè accarezzare concretamente l'idea di portare a casa un altro mondiale. E quando lui pensava al «mondiale», la sua mente non correva alla classifica piloti, ma a quella costruttori: cioè a quella che gli interessava di più. Sia perché ciò comprovava, contro ogni malalingua, che erano le sue macchine a vincere, non i piloti,[13] sia per i quattrini destinati a chi svettava in quel mondiale.[14] Argomento, quello economico, cui «il Vecchio» – come irriguardosamente era chiamato dai meccanici (e non solo da essi…) – era sempre stato oltremodo sensibile, come dimostrano i tanti aneddoti che lo riguardano. Vale la pena ricordare emblematicamente l'episodio della Targa Florio del 1919, quando, ancora pilota, partì da Milano con la sua CMN per raggiungere il

circuito siciliano delle Madonie, con motore e gomme già fiaccate dai tanti chilometri percorsi su strade impervie e spesso sterrate. Alla fine ce la fece e prese il via, ma poi gliene successero di tutti i colori. Fra le tante, la più incredibile riguardò lo stop forzato in una piazzetta dell'interminabile percorso di 108 chilometri.[15] I carabinieri lo fermarono per permettere all'onorevole Vittorio Emanuele Orlando di portare a termine il suo comizio. E a nulla erano valse le rimostranze, anche molto focose per il suo carattere mai stato quieto: anzi, rischiò di essere denunciato per offesa a pubblico ufficiale. Così, tirando giù tutti i santi del paradiso, s'era infine accucciato in macchina sbraitando fra sé finché gli avevano dato il permesso di ripartire. In seguito, su una curva cieca di quel percorso rude, era sbucato un cane che gli aveva attraversato la strada e per poco non uscì di strada. E ancora, su un breve rettilineo si ritrovò a dover superare un carretto trainato da un mulo che pareva non avesse più voglia di proseguire, nonostante gli altrettanto cocciuti tentativi di farlo proseguire. Disavventure che alla fine l'avevano relegato in fondo al gruppo. Ferrari racconterà sempre d'essere arrivato nono a quel traguardo, ma le cose non stanno così, come dimostra la classifica ufficiale che conta solo otto monoposto giunte a fine corsa. Quella posizione in più si spiega appunto con la maniacale attenzione alle finanze del futuro imperatore della Formula 1. L'esclusione dalla classifica l'avrebbe privato di ogni rimborso spese, a fronte di una trasferta per la quale s'era svenato. Aveva perciò sporto reclamo, protestando per tutto quel tempo perso a causa dei carabinieri per quel comizio in piazza. «Un fatto di una gravità inaudita! Come si fa a non prevedere un comizio sulla linea di una corsa!» Fu così che Vincenzo Florio, «'u Cavalieri» – com'era chiamato in Trinacria – ricco patron dell'omonimo evento sportivo, per togliersi da ogni impiccio, avendo capito che con quel modenese non l'avrebbe avuta vinta nessuno, accolse il reclamo, riconoscendogli un premio in denaro.

A proposito di denaro, i rapporti fra Enzo Ferrari e Niki Lauda furono spesso segnati proprio da contrasti di natura economica. Non a caso, a Maranello avevano cominciato a girare epiteti non proprio nobili riferiti all'austriaco, e più che un sospetto, era una certezza su chi li avesse fatti girare…

Ormai da diverso tempo era diventata abitudine per Enzo Ferrari seguire le gare dal suo ufficio, delegando al telefono ogni comunicazione. Come suo «uomo in pista», nel 1973 la Fiat gli

aveva mandato Luca Cordero di Montezemolo, un rampollo della complicata dinastia degli Agnelli, mentre lo scettro della parte tecnica era sempre solidamente nelle mani di Mauro Forghieri, il «suo» ingegnere. Arrivato alla Ferrari dopo la laurea in Ingegneria nel 1959, grazie alla «raccomandazione» di suo padre, che lavorava alla casa automobilistica come operaio, Forghieri era passato subito alla sezione motori del reparto corse, diventando responsabile dell'area tecnica dopo sole due stagioni, a soli ventisei anni. Da quel momento, s'era conquistato sul campo la stima del «Drake», anche per aver dimostrato di poter gestire tutte le categorie nelle quali si cimentava il Cavallino rampante.[16] Il telefono era di fatto il cordone ombelicale fra «il Drake» e le piste sulle quali correvano le sue macchine.

E quel pomeriggio del 1976, Enzo Ferrari ricevette da Montezemolo una delle più dolorose telefonate della sua vita. Una comunicazione che l'aveva messo al corrente di quanto accaduto al secondo giro. «Niki…» aveva balbettato fra le lacrime il suo direttore sportivo, «non ci sono speranze… Ha ricevuto l'estrema unzione.»

Di colpo, Marlene si tirò su quella ciocca che le era finita sugli occhi, e si asciugò l'ultima lacrima prima di capire che Niki ce l'avrebbe fatta. Niki non era come tutti gli altri. Niki, il suo Niki, era speciale. Era fatto di altra pasta. Doveva solo attendere. Sapeva che alla fine suo marito[17] *alla fine si sarebbe staccato da quei tubi e sarebbe sceso dal letto per riprendere il suo dovere là dove l'aveva lasciato. Per riprendere il suo posto accanto a lei, che non l'aveva mai lasciato. Nemmeno per un secondo.*

[1] All'ottantunesimo dei cento passaggi previsti per il GP di Montecarlo 1967, Lorenzo Bandini era uscito di pista sbattendo contro una bitta del porto e provocando l'immediato incendio della sua Ferrari. Estratto dai rottami con ustioni su gran parte del corpo, sarebbe morto dopo tre giorni di agonia.

[2] Classe 1939, scozzese, Jackie Stewart vanta tre titoli iridati conquistati nel 1969, 1971, 1973. Ritiratosi dopo l'ultimo alloro, è rimasto nel mondo delle corse rivestendo più ruoli. È considerato uno dei più grandi della storia della F1.

[3] Qualifica assegnata a chi vinceva per tre volte su quella pista. Stewart vi aveva trionfato nel 1968, 1971, 1973.

[4] Clay Regazzoni era arrivato in Ferrari nel 1969, con la Dino F2, restandoci fino alla fine del 1972, quando, inspiegabilmente, era stato appiedato, trovando posto di rimedio alla BRM.

[5] Storico ingegnere Ferrari.

[6] Epiteto affibbiato nell'ambiente a Mauro Forghieri per le sue non rare sfuriate a

meccanici e piloti.
7 Giulio Borsari è stato uno dei meccanici più importanti della scuderia Ferrari.
8 Cuoghi seguirà Lauda alla Brabham, quando l'austriaco lascerà la Ferrari.
9 All'epoca, le posizioni di partenza erano determinate dai tempi realizzati nelle due giornate di prove.
10 Tutte le scuderie, a eccezione della BRM e della Ligier-Matra e Brabham-Alfa Romeo che montavano i propri motori, utilizzavano propulsori Ford elaborati dalla Cosworth.
11 La monoposto inglese fu la prima a sperimentare una soluzione a sei ruote (quattro più piccole davanti e due dietro). Una «moda» destinata a sparire presto per gli scarsi vantaggi offerti da quella trovata ingegneristica.
12 Era questo l'appellativo di Ken Tyrrell perché aveva iniziato l'attività della sua scuderia usando la segheria di famiglia come sede. La Tyrrell Brothers era infatti un'azienda dedita al commercio di legname.
13 Quando, anni dopo, per la prima volta, sulle monoposto Ferrari apparve il marchio Marlboro, durante la conferenza stampa con cui ogni anno «il Drake» di Maranello rivelava le novità per la stagione successiva, Pino Allievi della *Gazzetta dello Sport* credette di prenderlo in castagna, facendogli notare che quel marchio contraddiceva la filosofia Ferrari di non utilizzare mai nessuno sponsor che non fosse tecnico. Dopo uno dei suoi fibrillanti silenzi, Ferrari alzò il mento, come faceva sempre quando stava per rivelare qualche verità sconosciuta agli ignavi, e disse: «Ora le spiego perché lei si sbaglia. Quel marchio mi serve per pagare i piloti, che – come lei saprà – io ritengo una componente delle mie macchine».
14 Il campionato mondiale costruttori nasce nel 1958, a fronte di quello piloti instaurato nel 1950.
15 Accorciato a 72 chilometri dall'edizione del '31.
16 Oltre alla F1, la Ferrari era impegnata anche in F2, Mondiale Sport, Europeo della Montagna, partecipando inoltre alle gare in Tasmania.
17 Si erano sposati cinque mesi prima.

2
Incipit

Era nato a Vienna il 22 febbraio 1949, Niki: Andreas Nikolaus Lauda, da Ernst-Peter ed Elisabeth. All'epoca, suo padre era a capo della cartiera di Neusiedler. Qualcuno, troppo frettolosamente e con una superficialità veloce come una monoposto, aveva scoperto, chissà dove e chissà come, che avesse origine iberiche. Secondo questa «bufala», Niki discendeva dal galiziano Juan Lauda Crespo. Ma ricerche più approfondite avevano rimesso le cose a posto: Niki apparteneva a una famiglia di importanti imprenditori viennesi, che avevano avuto una figura di rilievo in Hans Lauda, nipote dell'ingegnere idraulico Ernst Lauda,[1] che nel 1916 aveva ricevuto il titolo di Cavaliere dall'imperatore Francesco Giuseppe: onorificenza persa in seguito alla caduta dell'impero austroungarico. Dopo essersi laureato in Legge, Hans aveva iniziato a lavorare nel 1923 presso la Veitscher Magnesitwerke, azienda specializzata nella lavorazione della magnesite, fino a raggiungere la posizione di direttore commerciale. Una volta al vertice manageriale nel ruolo di direttore generale, era caduto in disgrazia dopo l'annessione dell'Austria alla Germania, nel 1938, per poi essere reintegrato alla fine del secondo conflitto mondiale. Nel 1946 era stato cofondatore dell'Associazione degli industriali austriaci, diventandone presidente: carica che avrebbe mantenuto fino al 1960, dividendosi con la presidenza della Croce Rossa austriaca.[2] Questa dedizione al lavoro da parte del nonno di Niki non trovava però corrispondenza nell'ambito familiare. In una intervista, Florian – il fratello minore di Niki – raccontò che Tärin, la segretaria del nonno, teneva nota di tutti i compleanni dei familiari, e quando arrivavano il suo e quello di Niki provvedeva a dar loro una busta con qualche centinaio di scellini. Poca cosa, insomma. Giusto un pensiero, come suol dirsi. Persona attenta alle finanze, nonno Hans.

Ecco da chi aveva preso suo nipote Niki. E pure strano, oltre che tirchio. Quando aveva ripreso il suo posto alla Veitscher Magnesitwerke dopo la tragedia della guerra, aveva fatto realizzare un busto di Francesco Giuseppe identico a quello che i nazisti avevano distrutto quando erano entrati nel suo ufficio. Altra stranezza anche quella di continuare a promettere a Niki un cavallo che non gli avrebbe mai regalato. Niente a che vedere con nonna Emmi, che i nipoti li accontentava e li viziava in tutto. Mamma Elisabeth era invece una donna dura, energica, votata al rigore morale e alla necessità di svolgere al meglio i propri compiti. Una filosofia di vita che alla fine avrebbe influenzato la personalità di Niki, la cui spigolosità di carattere unita a una ferrea disciplina sarebbero diventati tratti leggendari nel mondo delle corse. A proposito di cavalli: se suo nonno gliene aveva promesso uno mai più regalato, sua madre aveva invece instradato lui e suo fratello Florian all'equitazione. Ma al giovane Niki gli unici cavalli che interessavano fin dall'età preadolescenziale erano quelli vapore delle automobili.

Niki e Florian erano due ragazzini perbene, di quelli che si distinguono anche nell'abbigliamento. L'unico cruccio che Niki dava alla famiglia era il suo scarso interesse per la scuola. Dopo la maturità non ci sarebbe stata nessun'altra aula a costringerlo sui libri; una decisione che non aveva sortito alcun effetto negativo sui suoi genitori, le cui intenzioni per il futuro dei figli erano molto chiare: avrebbero lavorato all'interno dell'azienda. Ma rimasero delusi da entrambi. Se Niki si sarebbe gettato a capofitto nel mondo dei motori, Florian, più giovane di lui di un anno, sarebbe rimasto ammaliato dalle filosofie orientali già dai tempi degli studi universitari di Medicina a Vienna. Un mondo, quello d'Oriente, che lo avrebbe ulteriormente affascinato dopo il primo viaggio in India, cui sarebbero seguiti quelli in Tibet e in Giappone, fino ad abbracciare il buddhismo e a diventare una delle figure più autorevoli della medicina tibetana. Nel 1979, mentre Niki annunciava al mondo il suo ritiro dalle competizioni, Florian proclamava a Vienna la nascita della Chagpori, una fondazione per la promozione della medicina e della cultura tibetana. Il suo ultimo libro si intitola *Tibetische Medizin und Geistestraining* (*Medicina tibetana e training spirituale*). Voleva molto bene a suo fratello. Per lui si sarebbe privato anche di un rene. Nel senso che lo fece realmente, nel 1997.

A folgorare Niki sulla via delle competizioni era stato Jochen Rindt, austriaco come lui. Velocissimo come pochi, nel 1970 Jochen aveva finalmente imbroccato la strada giusta per imporsi nel mondiale. Pilota dalla guida ruvida e spettacolare, aveva debuttato in F1 nel 1964, a ventidue anni, ma per conquistare la prima vittoria aveva dovuto attendere fino al 1969, quando aveva vinto il Gran Premio degli Stati Uniti. Da quel momento non s'era più fermato e Colin Chapman,[3] patron del team britannico verso cui Enzo Ferrari nutriva un odio meticoloso,[4] aveva creduto di ritrovare in quell'austriaco «il suo Jim»: Jim Clark, lo «Scozzese Volante», che due anni prima aveva perso la vita sul circuito di Hockenheim.[5] E se in Rindt Niki proiettava se stesso anche per la comune nazionalità, in Clark vedeva il campionissimo del proprio tempo,[6] come lo erano stati Fangio negli anni Cinquanta e Nuvolari e Varzi nei decenni precedenti. Due destini, quelli di Clark e Rindt, segnati entrambi dalla tragedia. Jim aveva accartocciato la sua Lotus contro un albero di Hockenheim il 7 aprile 1968, Jochen aveva sbattuto con la sua monoposto, sempre della scuderia di Chapman, contro un guard rail della Parabolica a Monza il 5 settembre 1970. Uno schianto, quello di Rindt, che aveva turbato parecchio Niki, tanto che aveva poi tifato perché il «suo» pilota non venisse superato nella classifica iridata da Jacky Ickx e Clay Regazzoni, i ferraristi che da metà stagione avevano trovato con le loro monoposto la via del successo. Dopo Monza, mancavano ancora tre gare alla fine del mondiale, e teoricamente il sorpasso sarebbe stato possibile. Vincendo con la Lotus il suo primo Gran Premio di Formula 1, Emerson Fittipaldi aveva consegnato a Rindt quel titolo che tutto il *circus* della velocità gli riconosceva. Un titolo che per la prima e unica volta era stato assegnato *post mortem*.

Le tappe iniziali della carriera di Niki erano state accidentate e in alcune occasioni lo sconforto lo aveva portato a pensare di abbandonare tutto, dichiarando il proprio fallimento.

Tutto – agonisticamente parlando – ha inizio nel 1968. Mentre il mondo della F1 piange la scomparsa di Jim Clark, Niki partecipa alla sua prima corsa in Austria con una Mini Cooper S, conquistando il secondo posto in una gara minore. L'anno dopo, può disporre di una Porsche 908 e nel 1970 conquista il primo posto a Diepholz nel campionato tedesco e il sesto nella 1000 km Zeltweg del Mondiale sport, in coppia con lo svedese Ronnie Peterson, con la Porsche 908/02. Di lì a poco riesce finalmente a

infilarsi in una monoposto: una Formula V che va benissimo come «nave scuola» per le gare con le ruote scoperte. Il passaggio successivo è quello in Formula 3, che lui compie con una McNamara di poche pretese, coerentemente con un budget davvero ridotto all'osso. Quello dei soldi è un grosso problema. Per emergere bisogna disporre di mezzi all'altezza. E per disporre di una buona macchina bisogna avere un buon portafogli e la sua famiglia non ci pensa minimamente a finanziare un'attività che disapprova con vigore. Niki lo sa bene, dato che, proprio a causa dei continui contrasti in casa, decide di andare a vivere per conto suo. Ora il suo destino era solo nelle sue mani. Se voleva fare delle corse in macchina la sua attività professionale, doveva disporre di mezzi all'altezza. Non gli restava che indebitarsi. Il nome che porta lo avvantaggia presso le banche, ma resta il fatto che i debiti siano i suoi. Alla fine riesce a ottenere un fido bancario di 35.000 sterline a fronte di un'assicurazione sulla vita. Con quei soldi, può ambire a qualcosa di realmente concreto ed è così che sbarca in Formula 2, per disputare il campionato europeo con una March. Ma la sua monoposto si rivela ben al di sotto delle altre vetture. Lo svedese Ronnie Peterson sembra un fulmine al confronto, ma anche il brasiliano Emerson Fittipaldi non scherza, e nemmeno il francese François Cévert. La Formula 2 era probabilmente la categoria più difficile perché affollata di giovani piloti che, dopo aver superato le forche caudine delle formule minori, compresa la F3, si trovavano a un bivio nella loro carriera. La Formula 2 si sarebbe cioè incaricata di stoppare i loro sogni di gloria verso la F1 o di lanciarli nel suo agognatissimo agone. A ogni competizione della cosiddetta categoria cadetta, si presentavano non meno di una quarantina di concorrenti e già riuscire a qualificarsi per lo schieramento di partenza era un'impresa. Le gare su circuito stavano vivendo all'inizio degli anni Settanta una sorta di età dell'oro, dopo il buio che aveva avuto il suo momento più profondo e sconfortante nel Gran Premio di Germania del 1969, quando la Ferrari, in piena crisi aziendale oltre che agonistica,[7] aveva dovuto disertare la gara, e lo schieramento di partenza era stato ingrossato da alcune monoposto di Formula 2 per raggiungere un numero accettabile di concorrenti.

Per il giovane di belle speranze Niki Lauda, sgomitare tra frotte di aspiranti campioni del mondo di Formula 1 non era certo impresa da poco, considerando anche che la sua guida pulita e che nulla concedeva allo spettacolo non intercettava l'interesse di chi – a

bordo pista – seguiva le gare non da spettatore, ma da addetto ai lavori: i giornalisti, gioia e dolore per ogni pilota. I funambolismi acrobatici di certi piloti (vedi Ronnie Peterson) trovavano molto più spazio nelle cronache e – soprattutto – negli editoriali dei senatori del giornalismo agonistico. I guard rail sfiorati, accarezzati (a volte presi in pieno), le sgommate in partenza, con gli pneumatici che fumavano per decine di metri, i corpo a corpo fino alle sportellate con gli altri piloti infiammavano le penne dei cronisti e dei fotografi, col risultato che sulle testate sportive e no finivano sempre «i soliti noti». Per fortuna, c'era chi usciva fuori dal coro: nel caso di Niki, una donna, Gabriela Noris, una delle firme più prestigiose di *Autosprint*, che lo indicò come un sicuro campione del mondo negli anni a venire. E la Noris se ne intendeva. Quei toni entusiastici nei confronti del pilota austriaco suggerirono di fatto ad altri giornalisti di seguire con più attenzione quel giovane pilota silenzioso e dai modi sobri. Forse lo stesso Niki fu galvanizzato dalle parole spese dalla Noris, e nella gara successiva alla pubblicazione dell'articolo su *Autosprint* riuscì a conquistare al Nürburgring i primi punti nel campionato europeo di Formula 2. Nell'appuntamento seguente a Rouen, arrivò addirittura alle spalle del «fulmine» Peterson. Performance che rappresentarono una sorta di viatico per la Formula 1. Un'iniezione di ottimismo che gli faceva superare lo sconforto dovuto al fatto di non intravedere prospettive concrete dopo aver lasciato polemicamente la famiglia.

Della serie «aiutati che il ciel ti aiuta», vuoi per i risultati in Formula 2, vuoi per l'inedita attenzione della stampa nei suoi confronti, Niki riceve il regalo più ambito per un pilota: il debutto in Formula 1. Nel 1971 la March gli mette infatti a disposizione una monoposto per correre il Gran Premio di casa, sul tracciato dell'Österreichring, a Zeltweg. Questa chance aveva avuto un prologo di cui a lungo lo stesso Niki non avrebbe conosciuto i contorni. In un pomeriggio in cui in una sessione di prove con le monoposto di Formula 2 avevano girato sia lui sia Ronnie Peterson, dopo aver visto correre lo svedese, Niki aveva ammesso con sconforto a Robin Herd, patron del team, che il pilota svedese era imbattibile e che lui non sarebbe mai riuscito ad andare forte quanto lui. Una dichiarazione che gli faceva onore per l'onestà che sottintendeva, ma che era lontanissima dalla realtà dei fatti. Robin Herd aveva abbozzato senza dirgli la verità, riservandosi di utilizzarla a suo favore. E la verità era che il più veloce in quella

sessione di test era stato proprio lui, non lo svedese. Certo, Peterson, con la sua guida aggressiva alla Jochen Rindt era molto più spettacolare, ma lui, proprio per la sua pulizia di guida che non prevedeva nessuna sbavatura, nessuna correzione della monoposto in curva, era risultato alla fine più veloce. In buona sostanza, il mito di Niki come «pilota ragioniere» – poi «pilota computer» con la nuova era informatica – nacque quel pomeriggio. Da quel momento, nell'ambiente delle corse, Niki Lauda sarebbe stato identificato come un pilota veloce e pulito. Uno che oltre a tenere giù il piede, faceva funzionare il cervello, riuscendo a ottenere il massimo dalla macchina, senza strapazzarla e, soprattutto, senza stressare le gomme, che già all'epoca rappresentavano una componente fondamentale in gara, per diventare, nei decenni successivi, quasi primaria.[8] La «guida alla Lauda» diventerà insomma una sorta di manuale per chi volesse risultare veloce senza mettere a repentaglio la meccanica. Jochen Rindt – il suo idolo – era invece un pilota che strapazzava molto le monoposto. Una sua caratteristica era, per esempio, quella di chiedere il massimo alla macchina fin dai primi giri, col rischio di compromettere componenti quali giunti e semiassi, a fronte di una maggiore pesantezza dovuta a un serbatoio ancora pieno.

All'epoca i pit stop dei rifornimenti in corsa non esistevano, così come non si cambiavano gli pneumatici. Fermarsi ai box – a meno di chiamarsi Jim Clark[9] – significava perdere ogni possibilità di lottare per il primato. Per questa ragione bisognava amministrare la corsa nel migliore dei modi. Fare staccate al limite fin dai primi giri significava compromettere le gomme, se non addirittura spiattellarle in qualche duello «al calor bianco». Sotto questo aspetto, Lauda pareva aver imparato la lezione che da anni Jacky Ickx impartiva a tutti i suoi colleghi, sia sul fronte dell'amministrazione corretta delle vetture, sia della sicurezza. Per scuotere un ambiente sonnacchioso e colpevolmente inattivo sul delicato fronte della sicurezza, Ickx aveva deciso di compiere un'azione clamorosa in occasione della 24 Ore di Le Mans del 1969. La classica gara francese, che tanto onore e gloria dava a macchine e piloti, prevedeva un rituale tanto scenografico, quanto «stupido», per dirla con le parole di Ickx (che in quella gara vanta sei successi).[10] L'ex pilota Ferrari[11] aveva quindi deciso di dimostrare al mondo intero l'assurdità del rituale che caratterizzava quella gara, la cui tradizione voleva che per ragioni spettacolari le

macchine venissero schierate dalla parte opposta dei box, con il muso rivolto verso la direzione della pista, mentre i piloti dovevano correre verso le proprie monoposto al momento del via. Si verificava così una sorta di corsa nella corsa, nel senso che per riuscire a partire prima degli altri, ogni pilota s'infilava nell'abitacolo senza poi allacciarsi le cinture di sicurezza, col risultato di fare tutto il primo turno di guida[12] senza alcuna protezione.

In quello stesso 1969, durante il primo giro ci fu l'incidente del gentleman inglese John Woolfe con la Porsche 917, che morì a Maison Blanche, probabilmente per non aver allacciato le cinture. Dopo aver rilasciato qualche intervista in cui definiva stupida quella modalità, oltre che perpetrata in spregio a ogni regola di buon senso per la sicurezza – con l'aggravante che in una competizione di ventiquattr'ore perdere pochi secondi per allacciarsi le cinture di sicurezza non aveva alcuna incidenza –, al momento del via, mentre i suoi colleghi s'erano scapicollati verso le loro vetture, schizzando fuori come schegge e rimediando anche qualche botta da qualcuno, lui aveva attraversato la pista come se stesse portando a spasso il cane e, dopo essersi infilato nella sua Ford GT 40, s'era assicurato le cinture ed era infine partito. Poi li aveva ripresi tutti. Uno dopo l'altro, vincendo la corsa.

L'attenzione alla sicurezza era stata quindi ben assorbita come lezione da parte di Niki, già per carattere propenso alla razionalità, e anche in Formula 1 era necessario muoversi per migliorare una situazione in cui quell'aspetto, invece di occupare il primo posto, era relegato in secondo piano. Quella Formula 1 in cui, con quel Gran Premio d'Austria, Niki faceva finalmente il suo ingresso. Partito in ultima fila sulla griglia di partenza del circuito di Zeltweg, e non per ragioni polemiche come Ickx, Niki era stato costretto al ritiro dopo una ventina di giri per un problema allo sterzo della sua March, senza mai riuscire a mettersi in mostra. Nonostante ciò, con quel che gli restava dei soldi avuti in prestito, insieme al contributo di qualche piccolo sponsor, era riuscito a convincere Robin Herd ad affidargli una macchina per tutta la stagione successiva.

In quel 1972 in cui non marcò nessun punto nel mondiale di Formula 1, disputò anche il campionato europeo di Formula 2 con lo stesso team March, vincendo a Oulton Park, e passando in testa al campionato dopo la gara di Truxton. Ma da quel momento, la

March sbagliò tutto quello che poteva sbagliare, a cominciare dai motori, che subirono una serie di rotture condizionando le gare di Niki, fino a costringerlo a doversi accontentare di un quinto posto assolutamente incoerente con le premesse di inizio campionato. Nonostante tutto, Niki aveva buone ragioni per sorridere. Il 1973 lo avrebbe visto pilota ufficiale della BRM, cioè di una scuderia fra le più blasonate del circus della velocità. Ma per poter firmare quell'ambitissimo contratto che lo avrebbe visto al fianco dell'ex ferrarista Clay Regazzoni, Niki doveva superare ancora uno scoglio non da poco.

1 Vienna, 1896.
2 La sua presidenza durò dal 1956 al 1974. In occasione del suo sessantacinquesimo compleanno, la Croce Rossa aveva creato la Fondazione Dr. Hans Lauda, con la *mission* di riconoscere i risultati speciali ottenuti dai suoi membri.
3 Ingegnere e pilota prima di diventare un imprenditore dell'auto con la Lotus Cars e col Team Lotus, Chapman aveva introdotto in F1 novità assolutamente inedite mutuate dall'aeronautica. Innovazioni soprattutto d'ordine aerodinamico che avrebbero reso le sue monoposto fra le più veloci in assoluto.
4 Per lui, Enzo Ferrari aveva coniato il termine «garagista». Una qualifica dispregiativa per quei team – Lotus in testa – che realizzavano solo le scocche, utilizzando poi motori e cambi altrui. Da parte sua, Ferrari riteneva il motore una componente predominante in una macchina da corsa, tanto da fargli dire una volta: «Io costruisco motori cui poi attacco quattro ruote». Il fatto che questi «garagisti» mettessero in scacco le Ferrari era un'onta che «il Drake» non riusciva proprio a sopportare. E i rospi ingoiati furono parecchi negli anni Sessanta, se si considera che in tutto il decennio la scuderia di Maranello riuscì a conquistare solo due campionati del mondo nel 1961 con Phil Hill e nel 1964 con John Surtees.
5 Quel giorno Jim Clark partecipava a una gara di F2: un fatto consueto all'epoca, quando i Gran Premi di Formula 1 erano in tutto una dozzina e diversi piloti – anche i migliori, come Clark, Rindt, Stewart ecc. – partecipavano ad altre gare, come quelle appunto di F2 o del Mondiale Sport Prototipi che avevano nella 24 Ore di Le Mans il top.
6 Di settantadue GP disputati ne aveva vinti venticinque, oltre a due campionati del mondo nel 1963 e 1965 e a una 500 Miglia di Indianapolis nell'anno del suo bis iridato. Scherzando, ma non troppo, Graham Hill diceva: «Da quando c'è Jim si corre per il secondo posto». Memorabile la sua gara a Monza nel GP d'Italia del 1967. Partito dalla pole position stava involandosi in una sicura vittoria quando una foratura lo aveva costretto ai box. Ripartito con quasi un giro di ritardo, aveva rimontato tornando in testa, ma nell'ultima tornata aveva avuto problemi di benzina, tagliando il traguardo da terzo. Era stato però festeggiato dallo sportivo pubblico italiano come il vero vincitore.
7 Proprio in quei giorni, la Fiat decideva di offrire a Ferrari un'ancora di salvataggio facendo entrare il Cavallino rampante nella sua orbita.
8 Non sarà rara la realizzazione di monoposto «attorno» alle gomme.
9 Vedi nota 6.
10 1969, 1975, 1976, 1977, 1981, 1982.
11 Nel 1968 Ickx aveva corso per il Cavallino rampante, ma per la stagione

successiva si era accordato con la Brabham, che gli garantiva migliore materiale per il campionato del mondo di F1, mentre la Ferrari viveva il suo periodo di maggiore crisi, salvata *in extremis* dalla chiusura dall'intervento della Fiat.

12 Trattandosi di una maratona di ventiquattr'ore, i piloti, in genere due-tre, si alternavano alla guida della vettura: fino agli anni Settanta erano stati sempre due, tranne casi particolari, poi dal 1978/79 divennero mandatori regolari gli equipaggi da tre.

3
Il fuoco

«Garagisti!» Questo l'epiteto – a volte pronunciato a denti stretti, a volte urlato a squarciagola – con cui Enzo Ferrari riversava tutto il suo livore contro quegli inglesi che – non di rado – umiliavano le sue Rosse, a cominciare dall'odiatissima (perché «troppo vincente») Lotus.

Quel nome così esotico – Lotus, fiore di loto – Colin Chapman l'aveva scelto in onore di sua moglie Hazel. Laureatosi in Ingegneria meccanica nel 1948, Chapman aveva fatto parte della RAF[1] prima di tornare alla vita civile lavorando per la Vanwall come ingegnere e collaudatore, finché, nel 1952, aveva fondato la Lotus Cars. Il Team Lotus di Formula 1 – nato dalla Lotus Cars nel 1958 – aveva colto il primo successo nel Gran Premio degli Stati Uniti del 1961[2] con Innes Ireland. Il blasone vincente il team se l'era però conquistato grazie a Jim Clark, vale a dire il numero uno degli anni Sessanta. Più di una volta, caparbiamente, Franco Gozzi, capo ufficio stampa di Enzo Ferrari, ma di fatto suo uomo di fiducia (totale: tanto che quando «osava» godere delle ferie estive come i comuni mortali, regolarmente, al suo rientro in azienda, riceveva l'ostracismo del saluto dal gran capo per almeno una settimana), gli aveva consigliato di fare almeno un'offerta allo «Scozzese Volante», ma tutte le volte s'era sentito dare la stessa – piccata – risposta, ovviamente, in quel rigoroso dialetto modenese che Ferrari concedeva solo ai suoi collaboratori più intimi – cioè Franco Gozzi e Mauro Forghieri, il «suo» ingegnere. «È un inglese, non verrà mai da noi!» «Scozzese.» «*Ch'el?*» «È scozzese, non inglese.» «*Fa'l stess'.*» Inglese o scozzese, «Big Jim» non avrebbe mai lasciato Chapman. Dopo una vita di corse, «il Drake» sapeva riconoscere il talento umano oltre che professionale dei piloti. Ed era certo che per ragioni di fedeltà, Clark non avrebbe mai abbandonato Chapman. E

così era stato, fino a quel maledetto pomeriggio di Hockenheim, cioè in quel circuito dove l'alfiere della Lotus non avrebbe dovuto nemmeno essere. La Ford gli aveva infatti chiesto di disputare con il prototipo Ford F3L P68-Cosworth di Alan Mann la 6 Ore di Brands Hatch, che per altro quella stessa domenica si svolgeva in Inghilterra, non in Germania. Dopo aver parlato con Chapman, che gli aveva accordato il beneplacito, Clark aveva accettato, restando in attesa del contratto Ford via fax. Passati tre giorni senza che fosse arrivato, da quel gran puntiglioso che era, Jim aveva chiamato il patron della Lotus: «Guarda che corro per te a Hockenheim».

Nell'anno che se lo portò via, lo scozzese era destinato a svettare facilmente in un mondiale che lo aveva visto trionfare nella prima gara in Sudafrica, e che alla fine aveva arriso al suo compagno di squadra Graham Hill. Conosciuto per il suo humour tutto britannico[3] e per le frecciate spesso sarcastiche, più d'una volta Graham s'era lasciato sfuggire quella che più che una battuta era una evidenza: «Da quando c'è Jim si corre per il secondo posto».

Quante volte Chapman aveva festeggiato il suo Jim alla sua maniera? venticinque su settantadue gare disputate dallo scozzese in Formula 1. «Alla sua maniera» era quella che, con più stizza di altre volte, Enzo Ferrari ebbe a qualificare come «sceneggiata napoletana». Succedeva, insomma, che mentre la sua macchina sfrecciava sul traguardo, il patron della Lotus si lanciava in pista come un ossesso, gettando per aria il suo famoso cappellino nero dei Beatles.

Che le Lotus fossero lo spauracchio di tutti, in pista, era cosa risaputa, così come però era altrettanto nota la loro fragilità dovuta all'esasperazione ingegneristica di Colin Chapman.

Oltre alla Lotus e ad altre squadre britanniche, ce n'era una che, pur infastidendo Ferrari, non poteva proprio essere liquidata con quell'epiteto sprezzante – «garagista» – con cui «il Drake» bollava praticamente tutta la concorrenza. E quella squadra era la BRM.

La British Racing Motors era un'azienda che al pari delle Ferrari produceva tutto in casa, contrariamente alla maggior parte delle scuderie che, partendo da una scocca, compravano motori e cambi. La BRM sperimentava spesso nuove e ardite soluzioni ingegneristiche in campo motoristico, cioè il campo privilegiato da Ferrari, che più di una volta aveva precisato come lui costruisse motori cui poi attaccava quattro ruote. Una prerogativa, quella della BRM, che aveva caratterizzato il team inglese fin dal suo

primo affacciarsi al mondo della Formula 1 nel 1951 con il Gran Premio di casa sul circuito di Silverstone. Pur disputando due sole gare, grande era stata infatti l'attenzione che aveva calamitato per quel suo avveniristico propulsore che abbatteva le frontiere dei pensieri più arditi in campo motoristico. Si trattava di un V16 1500 cc con bancate da 135° sovralimentato e capace di erogare al banco oltre 600 cv. I grossi problemi di fragilità evidenziati da questo motore avevano tuttavia convinto la BRM a tornare a soluzioni più collaudate, anche se nel 1966, con i regolamenti della Formula 1 che cambiavano portando la cilindrata da 1500 a 3000, la BRM sperimentò un nuovo 16 cilindri; questa volta con una soluzione ad H (due unità di 8 cilindri contrapposti e sovrapposti), che però vide l'unica vittoria non con il team BRM, ma con quello della Lotus e del suo profeta Jim Clark. Invece di continuare lo sviluppo di un propulsore che – come quello di tre lustri precedenti – necessitava di troppe variazioni in corso d'opera, anche questa volta la BRM preferì abbandonarlo, identificando come soluzione ottimale per la nuova Formula 1 un frazionamento a 12 cilindri. Come quelli del Cavallino rampante, per intenderci. E questo era un ulteriore motivo di fastidio per Enzo Ferrari.

«Il Drake» aveva appreso con malcelata stizza di quei nuovi propulsori realizzati a Bourne, nel Lincolnshire, dove quella casa costruttrice fondata nel 1945 iniziò l'attività due anni dopo, nel 1947, vale a dire lo stesso anno della Ferrari,[4] motivo di ulteriore astio! Nel 1962, un anno dopo il trionfo nel mondiale di Phil Hill con la Ferrari, era stata proprio la BRM a sbarrare il passo a chiunque – Ferrari *in primis* – nella conquista dei titoli iridati nella classifica piloti e costruttori, grazie a Graham Hill e al gregario Richie Ginther.

Insomma, se la maggior parte del suo odio Enzo Ferrari lo riservava alla Lotus, gliene restava a sufficienza perché la BRM non ne restasse sguarnita, se non altro per il fatto – fastidiosissimo – di non poterla nemmeno insultare con l'epiteto di «garagista». Come se non bastasse, dopo l'inspiegabile divorzio da Clay Regazzoni a fine stagione 1972, il pilota svizzero era approdato proprio lì, alla BRM, che per la stagione 1973 aveva annunciato in modo roboante uno squadrone di ben quattro monoposto. Una dichiarazione di guerra iridata che invece di preoccupare «il Drake» l'aveva rassicurato. Sapeva bene che di vetture ne erano state realizzate ben quattro per incassare più soldi da sponsor e almeno due piloti paganti,[5] ma la

loro gestione in pista sarebbe stata assai complicata, anche perché la BRM non utilizzava i collaudatissimi motori Ford Cosworth, ma i suoi, che creavano spesso problemi, e ciò avrebbe significato una secca dispersione di energie. Per farla breve, Enzo Ferrari era convinto che quell'anno la BRM non avrebbe combinato nulla. (Non immaginando minimamente che il suo Cavallino avrebbe avuto in quella stagione un passo più da asino da soma che da purosangue da corsa.)

Ignaro del futuro avvilente che la stagione 1973 avrebbe riservato alle sue macchine, «il Drake» aveva guardato con malcelata soddisfazione Franco Gozzi, e aveva riversato il suo veleno contro quella squadra che certa stampa osava spacciare per «Ferrari inglese»: «Facciamo fatica noialtri con due macchine, figuriamoci loro con quattro!» aveva gracchiato in rigoroso idioma modenese. «Puoi cancellarla dalla lista del '73, la BRM» aveva concluso prima di alzarsi dalla scrivania. «*E adess andem a magner.*» Mentre Ferrari e il fido Gozzi attraversavano la strada per pranzare al Cavallino, di proprietà Ferrari, a qualche centinaia di chilometri c'era un ragazzo che non stava più nella pelle per la notizia appena ricevuta. Per la stagione successiva avrebbe fatto parte della BRM! Ma per poter realizzare quel sogno, Niki doveva portare dei soldi. Come aveva previsto «il Drake», la stagione di due di quelle quattro monoposto sarebbe stata pagata dagli stessi piloti. E uno di quei due era proprio Niki, che doveva dunque ricorrere a un nuovo prestito. Un'impresa non da poco.

Ma alla fine ce la fece e si legò alla scuderia diretta con polso fermo da Sir Alfred Owen, un ricco uomo d'affari inglese di nobile casata, che per la passione per le corse aveva rilevato la gestione sportiva della BRM fin dal debutto nei Gran Premi del 1951. Con lui, alla fine di un'estenuante trattativa con Louis Stanley, il suo DS, marito di Jean, sorella di Sir Owen, e futuro proprietario della BRM, Niki aveva stipulato un contratto complicatissimo che – per farla breve – prevedeva una sorta di defalcazione sulle rate da versare in base ai risultati in pista. Contratto siglato non prima però che Sir Alfred riuscisse a imporre una clausola finale che prevedeva una grossa penale economica nel caso, a fine stagione, «Mister Lauda» avesse deciso di emigrare in un'altra squadra.

Niki sapeva bene di non poter sbagliare, sia per la sua carriera, sia per non finire completamente sul lastrico. In buona sostanza, oltre a dover chiudere ogni velleità di successo nell'ambitissimo

mondo della Formula 1, avrebbe dovuto rimediare un lavoro, sapendo di non poter tornare in famiglia con il capo cosparso di cenere dopo essersene andato via sbattendo la porta. Il parterre del 1973 era tuttavia quanto mai agguerrito e Niki non avrebbe potuto – realisticamente – ambire a risultati eclatanti, a meno che non fosse capitato qualcosa di particolare: eventualità comunque sempre possibile nella roulette delle competizioni. Bastava gettare uno sguardo sulle squadre iscritte alla ventiquattresima stagione del campionato del mondo di Formula 1, per rendersi conto di quale fosse il livello della concorrenza, partendo dalla stessa BRM. I suoi compagni di squadra – si fa per dire – erano Clay Regazzoni, che non aveva certo bisogno di presentazioni, Jean-Pierre Beltoise – che l'anno precedente, sfidando ogni supposta malasorte sul numero 17, aveva sbancato la prestigiosa roulette monegasca, facendo uscire appunto quel numero che campeggiava sulla sua monoposto nel Gran Premio di Monaco – e Peter Gethin, che due anni prima, era svettato a Monza in una volata al cardiopalma.

Nell'occasione, a Sir Alfred Owen non era parso vero di poter buttar giù d'un sol colpo il solito cicchetto di scotch alla salute di Enzo Ferrari, le cui monoposto non avevano superato i primi giri di gara nell'importantissimo appuntamento brianzolo. C'era poi la sempre temutissima Lotus, che affidava la nuova evoluzione della 72 – la D – a Emerson Fittipaldi, campione del mondo in carica, e a una vecchia conoscenza: quel Ronnie Peterson che Niki continuava a percepire come un umanoide irraggiungibile. La Tyrrell schierava un campione del calibro di Jackie Stewart, fregiatosi dell'alloro iridato nel 1969 e 1971, e François Cévert, il bel francese – noto alle cronache rosa per aver conquistato anche il cuore di Brigitte Bardot – destinato a ricevere i galloni di capitano dal suo caposquadra scozzese a fine anno, quando Stewart avrebbe appeso il casco al chiodo. Altro team dalle ambizioni iridate, quello della McLaren, che – schierando tre vetture – aveva le carte in regola per svettare con i suoi piloti: Denis Hulme (già campione del mondo 1967), Peter Revson (erede della nota famiglia del marchio Revlon e che in quella stagione si ritrovava curiosamente a correre con una McLaren sponsorizzata dalla concorrente Yardley, desideroso di arrivare finalmente a conquistare la sua prima vittoria in F1), e Jody Scheckter (il pilota sudafricano ancora molto focoso prima di diventare fra i più maturi e finire negli annali Ferrari per la conquista del mondiale nel 1979).

Il Cavallino rampante – per le cui briglie Niki avrebbe fatto le famose carte false – portava in groppa Jacky Ickx e Arturo Merzario. Nessuno, tantomeno lui, poteva immaginare quale fine ingloriosa avrebbe fatto in quella stagione: una cavalcata tanto zoppicante da indurre «il Drake» a disertare diverse gare iridate e Jacky Ickx a traslocare alla McLaren e poi addirittura alla Williams. Alla fine della precedente e avvilente stagione del 1972, Enzo Ferrari aveva esautorato Mauro Forghieri – l'ingegnere al timone della direzione tecnica da un decennio – per sostituirlo con l'ingegner Sandro Colombo. Forghieri sarà poi reintegrato al suo posto, ma intanto il danno era sotto gli occhi del mondo, con un flop che la stampa aveva ovviamente paragonato a quello del 1969. Il giovane Niki Lauda, completamente all'oscuro delle vicissitudini ferrariste, quando in Spagna ebbe modo di accostarsi alla monoposto di Maranello, chiese con avidità dettagli tecnici a Jacky Ickx, e grande fu il suo stupore quando il belga chiuse ogni discorso, qualificandola come «*merde*» (e non nella forma d'augurio francese, ma nella sostanza tutta italiana…). In effetti, fino a quella gara che rappresentava il quarto appuntamento iridato, le Ferrari avevano penato, schierando la 312 B2 vecchia di un anno, con Ickx, prima guida, che aveva rimediato solo un quarto posto in Argentina e un quinto in Brasile, e Arturo Merzario due quarti posti in Brasile e Sudafrica.

Nel successivo Gran Premio del Sudafrica di quell'incerto campionato del mondo targato 1973, era poi successo l'inferno, con la BRM di Clay Regazzoni che era stata avvolta dalle fiamme. Dopo un incidente che aveva coinvolto la Ferrari di Jacky Ickx e la Surtees di Mike Hailwood, il ticinese era stato salvato da quest'ultimo, che s'era gettato nel fuoco per strapparlo da morte certa, non potendo contare – come sempre – su commissari di percorso che non brillavano certo per competenza e mezzi a disposizione.

Bisogna aggiungere che all'epoca le tute e i caschi non potevano contare sui materiali ignifughi di oggi e infatti nelle sequenze filmate facilmente reperibili su Internet si può vedere come anche il coraggioso e generoso inglese debba allontanarsi in fretta dopo aver compiuto il suo gesto eroico, con la sua tuta in fiamme. Prima, sfidando temperature impossibili, era riuscito nell'impresa di slacciare le cinture di sicurezza che inchiodavano Clay in una vasca di fuoco e a salvargli la vita. L'indomani, tutta la stampa aveva

pubblicato quelle fotografie che ritraevano «Mike the Bike» – il soprannome che Hailwood si portava dietro dal mondo motociclistico per quei nove titoli iridati conquistati con le due ruote prima di passare alle auto – alle prese con la BRM in fiamme. Nelle interviste seguite a quell'episodio drammatico, sia Clay sia Mike avevano sottolineato come bisognasse porre rimedio a quello che rappresentava l'incubo di ogni pilota: il fuoco. Ma si trattava di una soluzione ancora di là da venire. La stagione era proseguita sui soliti binari, che confidavano nello sguardo bonario di san Cristoforo, protettore degli automobilisti. E quando arrivò il Gran Premio d'Olanda forse il santo era impegnato in altri salvataggi, perché per Roger Williamson non ci fu scampo. Schieratosi sull'insidioso circuito di Zandvoort col diciottesimo tempo, la March dell'inglese era uscita di strada al settimo passaggio, urtando un terrapieno e cappottandosi. Il fuoco era divampato in modo furioso a causa dei serbatoi ancora pieni,[6] complice poi un'incrinatura formatasi in seguito all'incidente, e con la conseguente fuoriuscita della benzina poi bruciata a contatto con gli scarichi. Le fiamme, altissime, insieme al lugubre fumo nero, avevano fatto venire in mente quelle che sei anni prima avevano spento la vita di Lorenzo Bandini. Anche questa volta, a cercare di salvare il collega e amico, coraggiosamente quanto inutilmente, era stato un altro pilota, David Purley, che aveva immediatamente fermato la sua March per portare aiuto a Roger. Nella bara di fuoco capovolta in cui era intrappolato, Williamson aveva il destino segnato. I commissari di percorso, terrorizzati dal fuoco, non si avvicinavano nemmeno alla vettura, tanto che Purley dovette strappare loro l'unico estintore che avevano e scaricarlo inutilmente sulla carcassa in fiamme della March. Le immagini di una televisione impietosa erano rimaste ferme su Purley che tentava disperatamente di ribaltare da solo la monoposto del suo povero connazionale inglese, mentre scalciava contro un commissario che tentava di strattonarlo via, come a dire: «Lascia stare, non puoi fare niente». Così andavano le cose al tempo dell'insicurezza in Formula 1. «Pronti, via! E che Dio ce la mandi buona.» Chi sperava che le tragedie di Bandini e Williamson sarebbero state le ultime consumate così crudelmente sull'altare del fuoco, doveva ora fare i conti con una realtà che avrebbe registrato altri drammi. Proprio Ickx aveva raccontato a Lauda di come fosse stata funestata la sua prima vittoria iridata. Quel giorno, il 7 luglio 1968, sul circuito di Rouen dove si disputava un bagnatissimo Gran

Premio di Francia, aveva messo la sua Ferrari davanti a tutti, conquistandosi al contempo il titolo di «mago della pioggia». Jo Schlesser, al volante di una avveniristica Honda in magnesio dall'ingegneristica perlomeno sconsiderata – se si pensa che John Surtees, prima guida del team in quella stagione, s'era rifiutato di portare in corsa quella monoposto ritenendola troppo pericolosa oltre che inaffidabile –, s'era cappottato dopo aver urtato un terrapieno a causa di un rovinoso aquaplaning,[7] e la sua monoposto aveva preso fuoco in un attimo.

Da appassionato della storia della Formula 1 oltre che da pilota, Niki aveva scoperto quanto fosse drammatica la lista degli incidenti mortali verificatisi fin dall'inizio del campionato del mondo nel 1951. Gli anni Cinquanta erano stati una vera tragedia sotto il profilo della sicurezza. Una decina di piloti avevano perso la vita in pista, con il fuoco che nel Gran Premio del Marocco del 1958 aveva ucciso Stuart Lewis-Evans. Altrettanti erano incappati in incidenti mortali negli anni Sessanta e il decennio dei Settanta s'era aperto nel peggiore dei modi, con la tragedia di Piers Courage. Dopo aver rifiutato inspiegabilmente un ingaggio di novanta milioni offertogli dalla Ferrari, il pilota inglese aveva ceduto alle lusinghe della De Tomaso, che nel 1970 rientrava nel giro della Formula 1 dopo le infruttuose stagioni del 1961 e 1963. La monoposto, progettata dall'ingegner Dallara e gestita dal team del suo fraterno amico Frank Williams, dava garanzie tecniche di buon livello, mentre il motore era il collaudatissimo Ford Cosworth usato da quasi tutte le scuderie, a esclusione di Ferrari, BRM e Matra. Dopo i primi quattro appuntamenti iridati dai risultati deludenti, nel Gran Premio d'Olanda, Courage s'era schierato sulla griglia di partenza della pista di Zandvoort con il nono tempo rimediato nelle qualifiche, ma al ventitreesimo passaggio la sua monoposto s'era cappottata dopo aver urtato un terrapieno per una curva affrontata a una velocità eccessiva. Le fiamme s'erano sviluppate in un batter d'occhio, con i commissari di percorso rimasti impietriti ad assistere a quel rogo disumano. Dopo questo incidente che aveva avuto un'eco mondiale per la sua crudeltà, la De Tomaso aveva deciso d'interrompere nuovamente e definitivamente l'attività agonistica in Formula 1.

In quel Gran Premio del Sudafrica turbato dall'incidente occorso a Clay, dopo essersi assicurato delle condizioni di salute del suo compagno di squadra, che nell'ospedale dove era stato ricoverato aveva presentato solo alcune bruciature alle mani, Niki – che in

quella gara aveva subìto il ritiro al ventiseiesimo passaggio per problemi all'alimentazione dopo essere partito con la sua BRM con il decimo tempo in qualifica – aveva parlato con i tecnici della squadra per capire per quali ragioni sulla monoposto del suo compagno di squadra il fuoco si fosse sviluppato in maniera così rapida. Convinto più che mai che le corse in generale, e la Formula 1 in particolare, necessitavano di un deciso cambio di passo sul fronte della sicurezza, da quel momento Niki non aveva perso occasione per tenere vivo quell'aspetto che però – in modo inconcepibile – risultava sempre agli ultimi posti nelle discussioni che riguardavano la Formula 1. A ostacolarne l'importanza erano gli stessi piloti, soprattutto a causa della mancanza di unione fra loro. Per pochi che se ne interessavano – come, *in primis*, Jackie Stewart – la quasi totalità degli altri drivers non se ne occupava più di tanto, ritenendo che vi dovesse provvedere la Federazione internazionale e che fosse compito degli organizzatori sovrintendere alla migliore gestione dei loro circuiti. Per arrivare a un vero e proprio salto di qualità nel campo della sicurezza, bisognerà attendere ancora anni.

Nel frattempo il fuoco finirà per aggredire anche Niki.

1 Royal Air Force, l'aeronautica militare inglese.

2 Sotto le insegne della scuderia di Rob Walker, le monoposto di Chapman avevano già trionfato nei GP, cogliendo il primo successo nella gara di Montecarlo del 1960 con Stirling Moss.

3 Quando Bandini aveva favorito con la sua Ferrari il suo compagno di squadra Surtees ostacolando Hill nell'ultima gara in programma e permettendo così alla prima guida del Cavallino di diventare campione del mondo 1964, l'inglese della BRM gli aveva mandato in regalo una cassa di champagne e un «corso di guida per principianti».

4 La Scuderia Ferrari era stata fondata invece nel 1929 gestendo in corsa le Alfa Romeo. Nel 1939 Enzo Ferrari aveva dato vita alla Auto Avio Costruzioni, in attesa di poter dare il suo nome alle sue vetture in ottemperanza alle clausole contrattuali che lo legavano alla Casa di Arese: cosa che avvenne solo sette anni dopo.

5 A differenza dei piloti ufficiali ingaggiati dalle scuderie con tanto di quasi sempre lauti «stipendi», i piloti paganti erano quelli che per assicurarsi un posto in squadra portavano i soldi di sponsor da loro stessi trovati o, nel caso di famiglie benestanti, soldi propri.

6 All'epoca non erano previsti pit stop.

7 Fenomeno che consiste in una pellicola d'acqua che si crea fra asfalto e pneumatico facendo perdere aderenza.

4
Ferrari

Alla fine del 1973, le delusioni coinvolgono molti protagonisti del circus della velocità. L'ultimo Gran Premio è stato inoltre funestato dall'incidente mortale occorso a François Cévert, da non pochi indicato come diretta conseguenza di quanto accaduto a Mosport. Nel precedente Gran Premio del Canada, al trentaduesimo giro, l'irruento Jody Scheckter aveva infatti centrato in pieno con la sua McLaren la Tyrrell del francese, procurandogli una brutta ferita alla caviglia. Cévert aveva raggiunto ai box McLaren lo sconsiderato pilota sudafricano, e solo l'intervento dei meccanici aveva evitato una scazzottata. Inoltre, a causa della botta ricevuta, la pedaliera della Tyrrell 006 era andata completamente distrutta, col risultato di dover fare arrivare dall'Inghilterra in tutta fretta una nuova scocca per il Gran Premio degli Stati Uniti in programma solo due settimane dopo, gara nella quale François s'era presentato ancora claudicante.

Nell'ultima sessione di prove sul circuito americano di Watkins Glen, il francese si cala nella sua monoposto e il capomeccanico, lo storico Jo Ramírez,[1] gli stringe le cinture di sicurezza, mentre Jackie Stewart gli si avvicina per ribadire quanto già gli aveva detto prima relativamente alle «S», le due curve in sequenza più insidiose del percorso. «Se entri in quarta, la macchina sarà più docile da controllare.» «Ma se tengo la terza, mantengo il motore su di giri e mi lancio poi meglio in uscita di curva» aveva risposto il francese. Prima di calarsi la visiera, c'è il tempo per una battuta a Ramírez. «Oggi faccio la pole. È il 6 ottobre, ho il telaio numero 006 e la mia macchina ha il numero 6. È il mio giorno.» La Tyrrell esce dai box sgommando. Non vi farà più ritorno. Alle S, la monoposto va inspiegabilmente dritta e impatta contro il guard rail a oltre 200 chilometri orari, sollevandosi e schiantandosi contro le barriere

dalla parte opposta, dopo essersi cappottata e spezzata in due parti. Dai box Tyrrell Jo Ramírez salta sul carro attrezzi che sta andando a recuperare i rottami del bolide, e arriva contemporaneamente all'ambulanza, mentre altri piloti si sono fermati sul luogo dell'incidente. Fra essi, Jody Scheckter, Carlos Pace e Chris Amon, che tentano di bloccare Jackie Stewart, quando il compagno di squadra di Cévert si ferma per vedere cosa sia successo a François. Lo scozzese li sposta come se non li vedesse, ma non riesce ad avvicinarsi ai rottami di quel che resta della monoposto. Lamiere che hanno straziato il corpo del pilota. «Sembrava un disastro aereo» dirà Stewart a sua moglie Helen, alla quale conferma la decisione di abbandonare le corse, anzi, ha di fatto già compiuto gli ultimi chilometri al volante di una Formula 1. La Tyrrell non parteciperà all'ultima gara iridata del 1973. Jackie Stewart indice una conferenza stampa in cui comunica quanto aveva confidato a Ken Tyrrell oltre che a François, consegnandogli di fatto i galloni di capitano del team. Quasi tutti i piloti si recano sul luogo dell'incidente.

Fra essi, Niki Lauda, per il quale la causa va addebitata a un avvallamento in quel tratto di pista. Un'anomalia che aveva ingannato François, facendolo decollare. Il circus della velocità piange un'altra vittima, come fosse qualcosa di inevitabile, di connaturato con quella passione che aveva folgorato il francese quando – ancora ragazzino – invece di restare abbagliato dai gioielli della oreficeria di suo padre, era stato colpito da una fotografia del ragazzo di sua sorella Jacqueline. In quel ritratto compariva Jean-Pierre Beltoise impegnato in una gara motociclistica, ovvero il pilota che ritroverà dopo qualche anno fra i colleghi della Formula 1. Da parte sua, Niki parla a lungo con Jackie Stewart che, ritirandosi dalle corse, gli consegna il testimone della battaglia per la sicurezza in uno sport che non può continuare a essere falcidiato per colpevoli manchevolezze sul piano della realizzazione di vetture e circuiti. Sono giorni convulsi. Giorni che contemporaneamente alla scomparsa del giovane francese registrano la frenesia di un mercato piloti stravolto per la stagione successiva anche a causa dell'azzeramento del team Tyrrell, di cui Cévert sarebbe stato il pilota su cui «il Boscaiolo» avrebbe puntato per rimpiazzare l'insostituibile Stewart.

Alla guida delle sue vetture per la stagione successiva, Tyrrell alla fine chiamerà Patrick Depailler a far da spalla a una nuova –

insospettabile – prima guida: quel Jody Scheckter, cui qualcuno imputava la genesi dell'incidente mortale di Cévert per quella botta in Canada che gli aveva provocato una ferita alla caviglia destra, quella più sollecitata in corsa. La caviglia particolarmente interessata nella doppia curva delle «S» a Watkins Glen. Per quanto riguarda le altre scuderie, il passaggio di Emerson Fittipaldi dalla Lotus alla McLaren aveva aperto la porta del team di Colin Chapman a Jacky Ickx, andato ad affiancare il confermato Peterson. Nella scuderia di Maranello, «il Drake» aveva in animo di richiamare all'ovile Clay Regazzoni, dopo un anno passato alla BRM. Ma non c'era ancora nulla di deciso.

Durante il weekend del Gran Premio d'Austria del 1973, emissari del Cavallino avevano segretamente contattato il ticinese per chiedergli se avesse voglia di provare la nuova monoposto che Mauro Forghieri aveva progettato per la stagione successiva. «Rega» – com'era chiamato nell'ambiente Regazzoni – aveva accettato di buon grado, ricordando le parole che Enzo Ferrari gli aveva detto quando s'erano lasciati: «Buona fortuna, Regazzoni, le porte della Ferrari sono sempre aperte per lei…». Arrivato a Modena, con l'aereo privato di Alexander Onassis, figlio del noto armatore greco, Clay aveva poi raggiunto la pista Ferrari di Fiorano. Per mantenere nascosta la prova, Regazzoni s'era infilato nella B 3 progettata da Forghieri utilizzando un casco anonimo, ma ciò non era bastato per sfuggire alle gole profonde che avevano fatto trapelare la notizia alla stampa: «Clay Regazzoni torna alla Ferrari». Alla fine dei test, Enzo Ferrari aveva convocato il pilota ticinese nel suo studio, ringraziandolo per quei giri compiuti con la nuova macchina. Poi, a bruciapelo, gli aveva chiesto chi avrebbe visto bene come seconda guida, assegnando di fatto a lui l'onore e l'onere di capitano. Superata la scarica di adrenalina, Clay aveva fatto il nome di Niki Lauda. «Avevo pensato a Jarier» aveva risposto «il Drake», poi aveva chiesto il motivo di quella indicazione. Clay racconterà che il nome di Niki lo aveva fatto perché, dopo averlo avuto come compagno di squadra alla BRM, lo riteneva un pilota adatto alla Ferrari, sia per la sua serietà sia per la sua velocità. Ottemperando a quel detto malizioso di andreottiana memoria secondo il quale a pensare male si fa peccato ma ci si azzecca, la ragione più verosimile per quell'indicazione risiede nella convinzione di Clay di portare con sé alla Ferrari un giovane di belle speranze ma – per il momento – nulla di più: cioè uno che non lo avrebbe infastidito,

anzi, avrebbe eventualmente obbedito alla squadra nel caso lui avesse avuto bisogno del suo aiuto durante la stagione. Stagione che sarebbe iniziata di lì a poco e che avrebbe completamente ribaltato le convinzioni di Clay. Non poteva certo immaginare che Niki avrebbe goduto dei favori del team grazie a Luca Cordero di Montezemolo, mandato dalla Fiat in Ferrari col ruolo di direttore sportivo. Ma prima di tutto, per Niki c'era uno scoglio da superare: liberarsi della clausola contrattuale impostagli da Sir Louis Stanley, vale a dire la penale prevista per la rescissione del contratto con la BRM valido per un altro anno. Niki aveva dovuto così rinunciare ai soldi che gli spettavano per la stagione '73 per pagare la penale: un sacrificio compiuto non a cuor leggero per uno sempre molto attento (attentissimo, in realtà) ai soldi, ma inevitabile. E adesso gli toccava anche discutere con Enzo Ferrari, di cui erano noti la tirchieria e il vizio di fregare i piloti con clausole e postille di vario genere e natura. Si vocifera che una volta, dopo che la sua firma e quella del pilota ingaggiato erano state apposte in calce al contratto, il pilota in questione voleva fosse aggiunta una postilla concordata ma non battuta a macchina dalla segretaria (chissà su indicazione di chi…). Quella postilla Ferrari l'aveva quindi aggiunta a mano sotto l'attento sguardo del pilota, con la sua stilografica dal famoso inchiostro viola, ma poi – aprendo un altro discorso da usare come arma di distrazione – mentre conversava col pilota, aveva staccato, pezzo per pezzo, quella aggiunta. Con Enzo Ferrari, accordarsi non era insomma l'operazione più semplice del mondo, a meno che si accettassero senza fiatare le sue condizioni. La difficoltà d'intesa nasceva fondamentalmente da un presupposto, quello che correre per la Ferrari fosse un privilegio: «La Ferrari deve essere sognata». Appunto. Sia da chi volesse acquistare una Gran Turismo, sia da chi volesse guidarle in corsa. Con la stessa logica, Ferrari non perdonava chi aveva l'ardire di lasciare la squadra; una reazione su tutte, quella avuta dal «Drake» alla separazione da Richie Ginther: «Proprio lui, arrivato a Modena con le pezze al culo!».

Per non parlare di quando Eddie Cheever ebbe l'impudenza di presentarsi alla chiamata Ferrari accompagnato dal suo avvocato; risultato: riprendere quasi subito la via di casa. Lui e l'avvocato. Così come sfumò subito la trattativa con Jackie Stewart, quando lo scozzese cominciò a parlare di soldi ancor prima che il gran capo gli avesse esposto il programma della stagione. Per il contratto di

Lauda, Montezemolo ricorda che la trattativa era stata avviata da lui su precise disposizioni di Ferrari, ed era avvenuta all'aeroporto di Londra. Una trattativa che si annunciò subito ostica, a cominciare dal fatto che Lauda pretendeva di trattare l'ingaggio in scellini e non in dollari, oltre a puntualizzare ogni piccolo dettaglio che riguardava il contratto non ancora redatto: un atteggiamento da campione affermato, non da «pivellino» cui veniva offerta la splendida occasione di diventare un pilota Ferrari. Insomma, «il Vecchio» aveva trovato pane per i suoi denti sul piano finanziario.

La lista dei piloti «che avrebbero potuto» guidare per la Ferrari in F1 è lunghissima, quasi quanto quella di coloro che un ingaggio l'hanno avuto. Le motivazioni degli ingaggi mancati sono diverse e specifiche caso per caso. Con Stirling Moss, per esempio, l'accordo era stato perfezionato per il 1963, ma poi il fortissimo inglese, «eterno secondo» nel mondiale (alle spalle del «Campionissimo» Fangio), si infortunò a Goodwood il lunedì di Pasqua del '62, ponendo fine alla sua carriera. Quando John Surtees fu messo alla porta, la Shell propose uno scambio con Jochen Rindt, ma l'operazione non andò a buon fine perché Ferrari preferì «attingere a risorse interne», utilizzando Mike Parkes anche in F1 oltre che nel Mondiale Marche. Al posto del proposto Denis Hulme già campione del mondo con la Brabham nel 1967, Ferrari scelse Chris Amon, che la spuntò anche sulla candidatura di un britannico, Jim Palmer. A sua volta, molti anni dopo, Amon suggerirà a Enzo Ferrari un altro pilota: Gilles Villeneuve. Jo Siffert venne invece meno all'accordo preso con il Cavallino a causa della migliore offerta ricevuta dalla Porsche per correre nel Mondiale Marche. Emerson Fittipaldi andò vicinissimo all'ingaggio, ma la trattativa, in fase di definizione durante un pranzo consumato a Maranello il 9 settembre 1974, all'indomani del Gran Premio d'Italia, sfumò di colpo quando Ferrari, seccato per le pretese del brasiliano, si alzò da tavola mettendo fine al pasto e alla trattativa. Alan Jones, Vic Elford, Peter Gethin e David Hobbs di pretese ne avevano invece molte meno, anzi, non ne avevano proprio, visto che si offrirono gratis, seppur inutilmente, alla corte di Maranello.

Qualcuno scrisse che durante i test per la stagione 1974, dopo una sessione più deludente delle altre, Lauda avrebbe detto in faccia a Ferrari che quella macchina, la 312 B3, era «una merda». Un episodio fasullo: frutto dell'enfatizzazione della delusione dell'austriaco dopo aver provato la nuova monoposto, un'auto che

necessitava di una serie di aggiustamenti. Fantasiosa è anche la bufala secondo la quale Ferrari avrebbe intimato il licenziamento, se non fosse riuscito a sgrezzare la macchina.

Al di là delle leggende, i test di Lauda generano infine buoni risultati, tanto che nel primo Gran Premio della stagione 1974, che si corre in Argentina, Niki conquista un onoratissimo secondo posto. Con le gare successive arriva perfino la prima vittoria di Niki. Svetta infatti sul circuito permanente del Jarama, in Spagna, dopo essere partito dalla pole position. Clay Regazzoni – scattato dalla seconda fila della griglia di partenza – completa la festa Ferrari conquistando il secondo posto. Lo svizzero non ha però molti motivi per festeggiare, perché ha probabilmente capito che quel «giovane di belle speranze» si sta rivelando un boomerang. A conferma di ciò, Niki conquista nella successiva gara in Belgio un secondo posto che lo proietta in cima alla classifica piloti, con Clay che deve accontentarsi del quarto posto. Ma le successive gare in Gran Bretagna e Germania offuscano l'ottimismo di Niki: dopo il Gran Premio del Canada, cioè nel penultimo turno del mondiale, la classifica iridata vede appaiati con 52 punti a testa Emerson Fittipaldi e Clay Regazzoni. Con i suoi 38 punti, che lo relegano al quarto posto alle spalle anche di Jody Scheckter con la Tyrrell, Niki ha il solo compito di aiutare il compagno di squadra a conquistare il titolo di campione del mondo. Difficile in realtà essendogli davanti sulla griglia di partenza. Nel Gran Premio degli Stati Uniti Clay si qualifica infatti con il nono tempo, mentre Niki si schiera due file davanti, col quinto crono. A Watkins Glen, ultimo appuntamento iridato, si tirano le somme dell'intera stagione e il bilancio di Niki è quanto mai positivo: con nove pole position conquistate, si è assicurato la riconferma per il 1975, con il compagno di squadra che potrebbe iniziare la nuova stagione da campione del mondo. Questa eventualità svanisce tuttavia dopo le prime fasi di gara. Il Gran Premio è un vero e proprio calvario per la Ferrari di Clay, afflitta da più problemi, a cominciare dalle gomme cambiate al quindicesimo giro. A Fittipaldi basta portare la sua McLaren al quarto posto per bissare il campionato vinto due anni prima con la Lotus. Anche questa stagione paga però un tributo crudele. Nel corso del decimo giro, Helmuth Koinigg esce di pista con la sua Surtees per il cedimento di una sospensione. L'austriaco cerca disperatamente di controllare la sua monoposto che alla fine impatta contro il guard rail, decapitandolo. Il corpo del pilota viene

coperto con un telo mentre la corsa prosegue cinicamente. Non per tutti. Colpito dalla disgrazia del suo connazionale, Niki abbandona polemicamente la corsa per protestare contro la totale mancanza di misure di sicurezza. Oltre che di umanità.

1 Jo Ramírez passerà poi alla McLaren. Sarà capomeccanico anche di Ayrton Senna quando il brasiliano approderà nella scuderia nell’88.

5
Mondiale

Con il suo arrivo alla Ferrari nel 1973, Luca Cordero di Montezemolo aveva cercato fin da subito di creare uno staff che potesse utilizzare le migliori potenzialità da parte di ognuno, a cominciare dal rapporto fra tecnici e piloti, unitamente ai meccanici, componente fondamentale nel sofisticatissimo mondo della Formula 1. Con i suoi ventisei anni aveva portato anche una ventata di entusiasmante freschezza, alleggerendo così il rapporto fra Enzo Ferrari e la squadra: rapporto di cui lui era diventato il tramite. Montezemolo era stato mandato a Maranello dalla Fiat, del cui gruppo la Ferrari era entrata a far parte nel 1969, pur mantenendo la totale autonomia del reparto corse. Appassionato di automobilismo, Montezemolo aveva avuto qualche esperienza nel mondo dei rally, e quindi ricoprire il ruolo di direttore sportivo al Cavallino rampante più che un lavoro era stato percepito da lui come un vero e proprio regalo.

L'entusiasmo con il quale si era lanciato nella nuova avventura aveva contagiato il team più blasonato della Formula 1 e in alcuni casi era stato debordante, come testimonia l'episodio del Gran Premio di Monaco del 1975, stagione in cui alla fine svetteranno Lauda e la Ferrari. Il Gran Premio era iniziato sotto la pioggia e Lauda era passato al comando dopo alcuni pasticci combinati ai box Lotus dai meccanici di Ronnie Peterson al momento di cambiare le gomme da bagnato con le slick, quando aveva smesso di piovere. L'altra Ferrari di Regazzoni, al trentaquattresimo passaggio, aveva subìto invece un incontro troppo ravvicinato con la Surtees di John Watson, con il risultato che sia il ticinese sia l'irlandese si erano dovuti ritirare. Avviato verso una sicura vittoria, negli ultimi giri Lauda aveva cominciato ad avere problemi alla pressione dell'olio: un inconveniente che aveva consentito a Emerson Fittipaldi di

rosicchiargli secondi su secondi. Alla fine saranno solo poco più di due a separarli sulla linea del traguardo. Rimasto praticamente in apnea fino a quel momento, Montezemolo s'era liberato di quell'angoscia gettatagli addosso dalla McLaren del brasiliano: era scattato in pista per festeggiare il suo pilota, come un indemoniato che manco il più esuberante Colin Chapman col suo cappellino nero da lanciare per aria. Clay Regazzoni, che aveva tentato di trattenerlo, aveva rimediato un pugno in faccia. Ma quelli che faranno più male al ticinese saranno i pugni metaforici che il suo compagno di squadra gli assesterà per tutto il resto della stagione. Dopo aver fatto uscire il numero 12 della sua Rossa sulla roulette monegasca, Lauda aveva infatti infilato altre tre vittorie e un secondo posto nelle quattro gare successive, balzando in testa alla classifica piloti con un punteggio che gli spianava la strada verso il titolo iridato.

Quando arrivò il Gran Premio d'Italia, quella che per la Ferrari è sempre stata – ovviamente – la gara più importante, all'austriaco sarebbe bastato mezzo punto per laurearsi campione del mondo con l'anticipo di una corsa (quella degli Stati Uniti). Scattate dalla prima fila in un tripudio tutto rosso delle tribune, le due Ferrari avevano preso la testa della corsa con Regazzoni al comando: posizione che il ticinese manterrà per tutti i cinquantadue giri previsti, mentre Lauda dovrà cedere la seconda posizione alla McLaren di Fittipaldi a sei giri dal traguardo. Dal quarantesimo passaggio, la Ferrari dell'austriaco aveva infatti cominciato ad accusare problemi a un ammortizzatore, con la conseguenza di rallentargli il passo. Sfrecciando al primo e al terzo posto, le Ferrari di Clay e Niki regalavano al popolo della Rossa una giornata indimenticabile oltre che mai più ripetuta, con Regazzoni da sempre percepito come di fatto italiano al primo posto nella gara di casa, e Lauda campione del mondo con quella scuderia che svettava anche nel mondiale costruttori grazie – soprattutto – a una monoposto uscita dalla matita geniale di Mauro Forghieri: la 312 T.

Fino alla realizzazione di quel progetto, la Ferrari disponeva del motore più potente del lotto, il 12 cilindri piatto, la cui potenza era arrivata a sprigionare quasi 500 cv a oltre 12.000 giri, ma anche il più pesante, con l'aggravante di un consumo ben superiore ai più tranquilli motori Ford Cosworth 8 cilindri. Questo comportava un maggiore peso della vettura per il maggior quantitativo di carburante di cui necessitava. E all'epoca – come già detto – non

erano previsti pit stop né per le gomme né per la benzina. Dopo essersi arrovellato per mesi e su più ipotesi ingegneristiche, alla fine «Furia» aveva partorito il progetto 312 T, laddove il 3 indicava la cilindrata a 3000 cc, il 12 il numero dei cilindri e la T la posizione trasversale del cambio, ed era stata proprio questa «genialata» a rappresentare l'arma vincente di quelle monoposto. Posizionando trasversalmente la scatola del cambio, Forghieri aveva potuto disegnare una vettura molto compatta, le cui masse erano concentrate fra i due assi delle ruote, permettendo una notevole riduzione dei momenti polari d'inerzia. Quell'inedita e singolare posizione del cambio aveva azzerato i pesi a sbalzo nel retrotreno, a grande vantaggio delle gomme che avrebbero subìto un'usura significativamente inferiore. Oltre al cambio, a fare della 312 T una macchina vincente era anche il passo corto, unitamente a una grande attenzione riservata alle sospensioni, di cui quella anteriore presentava un lungo bilanciere che gestiva ammortizzatore e molla montati entrobordo. Per armonizzare le masse e smaltire al meglio le temperature, Forghieri aveva spostato i radiatori dell'acqua dietro le ruote anteriori e quelli dell'olio davanti alle posteriori. A detta dello stesso ingegnere, quell'equilibrio delle masse aveva infine prodotto una monoposto neutra, facile da guidare e con un elevato livello di potenzialità di crescita e sviluppo. E sul piano dello sviluppo aerodinamico, una particolare attenzione era stata riservata all'andamento dei flussi relativi al raffreddamento del motore e dell'alimentazione del motore Boxer, con i cilindri contrapposti su due bancate. Una cura quasi maniacale, le cui soluzioni erano state verificate nella galleria del vento. In quegli anni – cioè a ben oltre vent'anni dalla galleria del vento inaugurata a Maranello nel 1997 su progetto dell'architetto Renzo Piano – per gli studi aerodinamici bisognava utilizzare le gallerie esistenti, a cominciare da quella presente in Germania, dove lo staff di Forghieri lavorava di notte per evitare che l'intero quartiere attorno a essa rimasse senza corrente elettrica per l'enorme assorbimento di energia necessaria a far funzionare la struttura. Il risultato di quel lavoro fu un'arma formidabile che la Ferrari mise nelle mani dei suoi piloti per la stagione 1975. Quando fu presentata alla stampa, la 312 T mostrò caratteristiche rivoluzionarie, che – oltre alle soluzioni tecniche relative al gruppo motore-cambio – mostrava altre soluzioni inedite, quali l'ala anteriore a tutta larghezza con un profilo modificabile in relazione alle caratteristiche dei diversi

circuiti, e soluzioni a freccia per il posteriore, che saranno presto copiate dalla concorrenza.

La monoposto, così come si presentava per l'inizio della nuova stagione, era il frutto non solo dell'ingegno di Forghieri, ma anche del grande lavoro svolto da Niki come collaudatore.

Per tutto l'inverno, l'austriaco si era sobbarcato giri su giri sulla pista di Fiorano, instaurando con i meccanici un rapporto molto stretto che univa l'amicizia alla stima che – giorno dopo giorno – era cresciuta nei confronti di quel pilota che in un primo momento non era apparso come un campione di simpatia. Soprattutto se paragonato al sempre gioviale Regazzoni, che non risparmiava di raccontare le sue tante conquiste ricche di aneddoti piccanti. Da parte sua, Lauda pareva come uno scolaro che portava sempre a compimento quel che gli veniva assegnato, limitandosi a fare bene il proprio lavoro. Molti anni dopo avrebbe raccontato che – contrariamente a una vulgata superficiale che non rendeva giustizia su come stessero realmente le cose – lui aveva infilato molte più conquiste del ticinese. Semplicemente, le aveva tenute per sé. Alla fine di quei test estenuanti, il suo verdetto era stato una sorta di viatico per una stagione iridata che avrebbe riservato risultati ottimali: «Si guida come una bicicletta» disse. «È molto sensibile alle regolazioni.» Dopo una pausa a effetto, aveva concluso con quella sentenza che era il più bel regalo per i meccanici: «È una macchina vincente». Parole che si tradussero in roboanti vittorie e nella conquista del mondiale del '75, dopo ben cinque vittorie e nove pole position (curiosamente, lo stesso numero di partenze da *poleman* dell'anno precedente). Durante la stagione, man mano che la Ferrari dell'austriaco imponeva la legge del più forte, i giudizi velenosi della concorrenza aumentavano. «La Ferrari è un team perfetto» disse Frank Williams in un'intervista, «ma Lauda non è alla sua altezza.» Più tagliente il giudizio di Ken Tyrrell quando un cronista gli chiese se si aspettava che quel mondiale l'avrebbe vinto Niki Lauda, svettando quindi nell'Olimpo della Formula 1: «La Ferrari quest'anno ha messo in campo una macchina superba. Lauda non è certamente paragonabile a un pilota come Jackie Stewart». «Il Boscaiolo» aveva ben donde di glorificare lo scozzese che gli aveva portato tre titoli iridati: due con macchine da lui costruite nel 1971 e 1973 e uno con la Matra gestita come team Tyrrell nel 1969. La sua squadra – dopo il ritiro dalle competizioni da parte di Stewart – non avrebbe mai più vinto un mondiale, e questo la dice lunga sulle

qualità dello scozzese.

Ciò non significava tuttavia che fra lui e Niki ci fosse un abisso, come voleva fare velenosamente intendere Tyrrell. E quando le malelingue arrivavano fino alle sue orecchie, lui se le faceva scivolare di dosso con un'alzata di spalle e una smorfia con quei suoi denti sporgenti che potevano competere con quelli di Emerson Fittipaldi, non a caso soprannominato «el Rato».

Da parte sua, Enzo Ferrari gongolava. Più la concorrenza sputava veleno contro il suo pilota, più lui se la rideva da dietro gli occhiali scuri, facendosi sfuggire qualche battuta sarcastica in rigoroso modenese col fido Gozzi. Ancora una volta s'era costruito un campione in casa. L'aveva «raccolto» dalla truppa e ne aveva fatto un fuoriclasse capace di mettere tutti in riga. «Ragioniere» era l'epiteto che più circolava nell'ambiente, per quella sua meticolosità tutta teutonica. Ma se «il ragioniere» era capace di staccare per nove volte a stagione il miglior tempo in qualifica, significava che oltre che meticoloso era pure veloce. Certo, la sua guida non concedeva nulla alla spettacolarità, ma era tremendamente redditizia. Da fuori, da spettatori, la guida di altri piloti, a cominciare dallo stesso Regazzoni, poteva infiammare di più perché ricca di correzioni, sgommate, controsterzi, che però alla fine si traducevano in secondi persi. Niki pareva invece correre su due binari, tanta era la sua pulizia di guida. E proprio quella pulizia risultava alla fine la più fruttuosa sul profilo dei crono staccati in pista. In gara poi aveva il passo di campioni come Alberto Ascari, che non si facevano affatto intimidire dalle rimonte anche del pilota più veloce del lotto di quella giornata. Lauda in testa era difficile da superare. E questa sarebbe rimasta una sua caratteristica. Così come era difficile che sbagliasse una partenza, come d'altro canto avrebbe rinfacciato Enzo Ferrari a Patrick Tambay molti anni dopo nella tragica stagione 1982.[1] Nonostante certa stampa italiana continuasse a preferirgli Regazzoni, Niki andava per la sua strada, conscio di non essere un simpaticone, ma altrettanto consapevole dei suoi mezzi.

La stagione 1975, che aveva salutato il primo titolo iridato di Niki, non era stata affatto una passeggiata per l'austriaco, che si era conquistato il gradino più alto del podio lottando non contro i primi venuti, ma con una concorrenza agguerritissima, che aveva visto trionfare ben cinque macchine diverse con piloti – oltre allo stesso Regazzoni – del calibro di Emerson Fittipaldi, Carlos Pace, Jody

Scheckter, James Hunt, Carlos Reutemann.

La gara, Niki – più di qualsiasi altro pilota – cominciava a prepararla ben prima dell'inizio delle prove ufficiali. La facilità con cui staccava la pole position che garantiva già un ottimo viatico per la corsa derivava da un lavoro a monte impensabile. Molto tempo dopo, Clay Regazzoni confesserà di essersi chiesto più volte come facesse l'austriaco a staccare quei tempi da pole su circuiti che lui conosceva benissimo. Quando lo scoprì, restò a bocca aperta. In quegli anni – cioè gli anni dei successi di Niki con la Ferrari – le gomme potevano fare una grande differenza fra un set e un altro. Erano fatte a mano e differivano l'una dall'altra, seppure in modo minimale, tanto che ognuna di esse portava la sigla dell'operaio che l'aveva realizzata. Non per vanagloria, ma per una sorta di assunzione di responsabilità. Niki aveva quindi capito che doveva rapportarsi con chi realizzava le coperture migliori, cioè quelle che avevano performance superiori. «Lauda aveva avuto l'intuizione» confesserà Regazzoni «che per partire in pole era necessario montare il miglior treno di pneumatici possibile e se lo faceva mettere da parte. Geniale! Io mi limitavo a cercare di andare più forte possibile in pista, lui aveva invece una visione molto più ampia di cosa volesse dire vincere un Gran Premio.»

Regazzoni era un pilota che certamente suscitava più simpatia dei suoi compagni di squadra, ma era anche un pilota «vecchia maniera», nel senso che – come da lui stesso detto – pensava a schiacciare l'acceleratore, ad andare più forte degli altri, a ritardare allo spasimo la frenata prima di entrare in curva. La Formula 1 «moderna», intesa come quella successiva al periodo pionieristico che aveva caratterizzato i primi due decenni del campionato del mondo, si avvaleva di nuovi materiali e soluzioni aerodinamiche (vedi Lotus), nuove soluzioni meccaniche (vedi Ferrari) e nuovi profili professionali (vedi quelli di Stewart come capostipite e Lauda come suo degno erede sotto questo aspetto).

Possiamo dire che Niki Lauda inaugura la sua era svettando nel campionato del mondo di Formula 1 del 1975, e questa è la considerazione più ovvia, quasi banale. La sua personalità s'inserisce invece di diritto nell'Olimpo della Formula 1 dopo le nove pole position conquistate nella stagione precedente e nel capolavoro della gara di Montecarlo. Una gara che arriva dopo l'ennesima tragedia vissuta in Spagna due settimane prima.

Sul circuito del Montjuïc di Barcellona, dopo una serie di

incidenti precedenti e durante le prove, al ventiseiesimo giro si staccò l'alettone dalla Embassy Hill di Rolf Stommelen, facendo sbattere il pilota tedesco contro le barriere e carambolando oltre il guard rail uccidendo quattro persone. La gara fu interrotta due giri dopo per i troppi incidenti verificatisi a causa della esasperazione aerodinamica legata agli alettoni arrivati a dimensioni esagerate e posti – oltre che sul posteriore – anche sull'anteriore delle monoposto. «Ali» diventate di fatto elementi di estremo pericolo per la possibilità che si staccassero dalle vetture, come drammaticamente avvenuto appunto nel Gran Premio di Spagna. Insomma, non si riusciva a chiudere una stagione iridata senza che si pagasse qualche tributo drammatico: a Barcellona anche da parte di persone comuni, quali erano lo spettatore Andres Ruiz Villanova, i giornalisti Mario de Roia e Antonio Font Bayarri e il commissario antincendio, Joakuin Morera.

Il campionato è stato estenuante, con una pressione vissuta allo spasimo per ogni Gran Premio disputato. Ora è il tempo di pensare un po' a se stessi, alla propria vita, che non è fatta solo di molle, ammortizzatori e cronometro da battere. È fatta anche di affetti, di tenerezze nei riguardi delle persone che più si amano. E per Niki c'è una persona che sta per uscire dalla sua vita perché ce n'è un'altra che sta per entrarci. Quella che sta per dividere la sua strada dalla sua si chiama Mariella. Mariella von Reininghaus, e appartiene alla famiglia che produce la più famosa birra di Grätz. Bella, aristocratica, aveva conosciuto Niki nel momento peggiore della vita del pilota austriaco, e cioè quando aveva lasciato la famiglia indebitandosi per correre in Formula 1 con la BRM. Non si possono nutrire dunque sospetti sull'onestà dei sentimenti di Mariella.

La loro storia dura fino a quando, a una festa data dall'attore Curd Jürgens nella sua villa di Salisburgo, Niki conosce Marlene Knaus, una donna altrettanto bella, altrettanto altera nel portamento, che vagamente somiglia alla stessa Mariella, seppur con dei tratti forse leggermente più marcati, più «tedeschi». Anche lei vanta ascendenze importanti: suo nonno era infatti quel dottor Knaus che con il giapponese Ogino aveva generato il metodo anticoncezionale che portava i loro nomi. Chissà se l'hanno mai usato, quel metodo, Niki e Marlene. È più che ovvio dubitarne. Dalla loro unione nasceranno due figli, il primo nel 1979 e di nome Lukas, in onore dell'amico Luca Cordero di Montezemolo, il

secondo, Mathias, venuto al mondo due anni dopo.

[1] Quell'anno, oltre alla tragedia di Villeneuve, la Ferrari subì anche il drammatico stop alle corse di Didier Pironi dopo l'incidente in Germania che gli spezzò le gambe.

6
L’inferno verde

Anthony Brise, chiamato da tutti Tony, aveva ventitré anni ed era considerato un autentico talento nel circus della velocità. Se n’era accorto Graham Hill, che con le sue diciotto stagioni in Formula 1 se ne intendeva, di piloti. Per questo l’aveva ingaggiato alla sua Embassy Hill – la scuderia da lui messa in piedi alla fine dell’attività agonistica – per la stagione 1976. Lo dicevano tutti che Brise andava forte. Era andato forte anche nei test effettuati sul circuito del Paul Ricard, a Le Castellet, nel sud della Francia. Era il 29 novembre 1975 e l’intero team rientrava in Inghilterra sul Piper Aztec di Graham. L’aereo si schiantò in un campo da golf nei pressi di Arkley, nell’Hertfordshire, a nord di Londra. Con Brise e Hill – che pilotava personalmente il suo aereo – morirono sul colpo anche il team manager Ray Brimble, i meccanici Tony Alcock e Terry Richards, oltre all’ingegnere Andy Smallman. Le cause della tragedia furono addebitate alla visibilità praticamente azzerata a causa della nebbia e per il ghiaccio formatosi sulle ali. In un solo colpo la Formula 1 perdeva una gloria del passato e un talento del futuro. Con i suoi due titoli iridati nel 1962 e 1968, i suoi cinque successi a Montecarlo, la 500 Miglia di Indianapolis del 1966 e la 24 Ore di Le Mans in coppia con Henri Pescarolo, Hill godeva di una stima paragonabile solo a quella dei grandissimi. L’unico pilota a essersi assicurato la prestigiosa Triple Crown: un riconoscimento che spettava a chi fosse riuscito ad aggiudicarsi il Gran Premio di Monaco, la 500 Miglia di Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans. Ironico e dotato del noto humour britannico, Graham Hill partecipava volentieri a trasmissioni televisive dove non mancava di regalare le sue esilaranti battute. Il mondiale 1976 si apriva quindi all’insegna della tristezza e con l’azzeramento di un’intera scuderia: la Embassy Hill. Per una squadra che scompariva nella maniera più

drammatica, ce n'erano altre che facevano il loro ingresso in Formula 1. Una era quella creata da Guy Ligier, un imprenditore francese che aveva corso in moto e in macchina senza molta gloria. Fra le novità, il rientro nella massima categoria dell'agonismo automobilistico dell'Alfa Romeo.

La casa di Arese avrebbe infatti fornito i suoi motori alla Brabham. Fra le nuove squadre ce n'era anche una brasiliana, la Copersucar, messa in piedi da Emerson Fittipaldi che come seconda guida aveva chiamato l'esordiente connazionale Ingo Hoffmann. Abbandonata da Fittipaldi, che nel 1974 le aveva regalato il primo titolo iridato nel mondiale piloti e in quello costruttori, la McLaren aveva ingaggiato James Hunt, che aveva abbandonato la Hesketh precipitata nel baratro economico e che avrebbe partecipato alla stagione successiva solo per incassare i premi relativi al campionato '75, quindi senza alcuno sviluppo e con la prospettiva di navigare nelle ultime posizioni. Finiva così la bella favola di Lord Hesketh, la cui famiglia aveva chiuso i famosi rubinetti che lui aveva tenuto aperti con una disinvoltura sconsiderata. James Hunt doveva ancora scriverla la sua favola, che consisteva nella conquista del campionato del mondo di Formula 1: un sogno che accarezzava fin da quando aveva iniziato a correre con una Mini Cooper.

Capelli biondi e regolarmente lunghi come esigeva la moda dopo la comparsa dei cosiddetti capelloni negli anni Sessanta, James aveva anche una caratteristica non proprio ideale per le corse in monoposto: l'altezza. Finché s'era trattato di correre con macchine da turismo non c'era stato problema, ma con le monoposto era un'altra storia. Con il suo metro e ottantacinque, è stato infatti spesso costretto a tagliare le punte dei suoi scarponcini da corsa per ragioni di spazio nella pedaliera. Cresciuto in modo quanto mai ribelle a Belmont, borgo londinese in cui era nato il 29 agosto 1947, James aveva trovato nello sport il naturale sfogo per un'indole che definire esuberante è dir poco. Dopo il cricket, il calcio, lo sci, era passato al tennis, senza mai smettere però di fumare: vizio nel quale era caduto fin dall'età di dieci anni, quando sua madre l'aveva sorpreso con una sigaretta nel bagno di casa con la finestra aperta. Insomma, James era un ragazzo da tenere costantemente a bada. E quella volta che era sfuggito alle strette maglie di sua madre, durante una vacanza in Galles da amici di famiglia, era saltato su un trattore di quella fattoria ed era partito, lamentandosi poi con suo padre, che l'aveva recuperato per un orecchio, di non essere

riuscito a cambiare marcia, come aveva visto fare a lui con la sua macchina. Da quel momento, le macchine, i motori, le corse divennero la sua fissazione, convincendolo sempre di più che anche lui avrebbe portato lustro all'Inghilterra come avevano fatto Mike Hawthorn, Graham Hill, e soprattutto, e sopra tutti, Jim Clark, che però era scozzese, come Jackie Stewart.

In occasione del suo diciottesimo compleanno, vale a dire in quel 1965 che vedeva Jim Clark volare verso il suo secondo titolo iridato, raggiunse la casa del suo amico Chris Ridge col quale faceva coppia nel doppio a tennis. Quel giorno, Simon, fratello di Chris, passò con la sua Mini Cooper che stava preparando per una gara che si sarebbe svolta quel fine settimana sul circuito di Silverstone. Circuito sul quale si recò anche James. Era la prima volta che assisteva a una gara dal vivo e quel giorno ebbe la conferma definitiva della sua passione per il mondo delle corse. Un mondo di cui avrebbe certamente fatto parte. Affascinato da quella Mini di Simon, ne comprò una e con quella dette quindi il via alla sua attività di pilota. Due anni dopo passò alle «mitiche» ruote scoperte, vale a dire le corse con le monoposto, nella fattispecie la Formula Ford. Lo step successivo fu quello della Formula 3, categoria in cui si fece notare anche per un'irruenza che provocò non pochi incidenti a lui e ad altri piloti. Fu in quel periodo che si guadagnò sul campo il soprannome di «Hunt the Shunt». In una gara al Crystal Palace, dopo aver duellato a lungo con Dave Morgan, entrò in collisione con lui. Finirono entrambi fuori pista e, una volta tornati ai box, Hunt aggredì Morgan facendolo rovinare a terra. Decisivo per la sua carriera fu l'incontro con Lord Alexander Hesketh, un eccentrico milionario inglese innamorato delle corse, che lo ingaggiò portandolo fino alla Formula 1 con una March 371 nel mondiale del 1973. Il debutto avvenne nel Gran Premio di Monaco e i migliori risultati di quel primo anno l'accoppiata Hunt-Hesketh li raggiunse in Olanda e negli Stati Uniti con due podi, rispettivamente un terzo e secondo posto. Nel Gran Premio del Sudafrica della stagione successiva, la Hesketh debuttò con una propria monoposto disegnata da Harvey Postlethwaite[1] e nel corso della stagione Hunt salì per tre volte sul podio, seppure sul gradino più basso. La prima vittoria della strana coppia Hunt-Hesketh arrivò nel Gran Premio d'Olanda del 1975.

I festeggiamenti che seguirono furono coerenti con l'eccentricità del Lord e l'esuberanza di James. Che Alexander Hesketh fosse un

personaggio sopra le righe era risaputo, che fosse anche del tutto matto fu chiaro fin dal primo momento, quando, nella conferenza stampa di presentazione della sua squadra di Formula 1, annunciò che il team avrebbe corso senza nessuno sponsor a sporcare la bianca livrea delle sue vetture. Solo il nome di Hesketh vi avrebbe campeggiato. «Non si possono appiccicare adesivi di birre su una macchina dell'Union Jack.» Il risultato fu che alla fine della stagione, Hesketh si trovò senza più il becco d'un quattrino. Quando si dice la fortuna o il caso. Fatto sta che la costituzione di un proprio team da parte di Emerson Fittipaldi lasciò la McLaren senza pilota. Da parte sua, Hunt era senza un volante competitivo per la stagione 1976 e per quanto potesse essere riconoscente ad Alexander, non poteva certamente accontentarsi di portare in gara una macchina che non avrebbe avuto alcuna chance perché priva di ogni sviluppo. Fu così che i due «orfani» unirono i loro destini, non sapendo che proprio in quella stagione avrebbero contribuito a scrivere una delle pagine più memorabili della storia della Formula 1.

Alla vigilia del primo Gran Premio del 1976 in programma in Brasile, sul circuito di Interlagos, alle porte di San Paolo, si verificò un fatto tanto importante quanto non del tutto inatteso: la GPDA, vale a dire la Grand Prix Drivers' Association, il «sindacato» dei piloti, si sciolse per manifesta inutilità. Se si escludono le iniziative personali, unitamente alle singole prese di posizione, l'associazione non aveva mai mostrato di possedere quell'unità necessaria per cambiare radicalmente la Formula 1 a livello di monoposto e circuiti. Fu creata viceversa una commissione specificamente dedita ai problemi della sicurezza. A comporla erano Niki Lauda, Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter, Jochen Mass e Jean-Pierre Jarier.

Niki inaugurò la nuova stagione iridata nel migliore dei modi, vincendo cioè la gara brasiliana dopo essere scattato dalla prima fila al fianco della McLaren del poleman Hunt. Nella sua scia era riuscito a inserirsi il suo compagno di squadra Regazzoni, ma aveva poi dovuto cedere quella posizione a causa di una foratura.

Stesso copione nel successivo Gran Premio del Sudafrica, con Hunt che parte in pole, ma con Niki che vince la gara, nonostante un detrito in un pneumatico che negli ultimi giri ha fatto avvicinare pericolosamente l'inglese della McLaren. Sul traguardo, i due sono divisi da poco più di un secondo. Anche questa volta, Regazzoni si ferma per cause esterne: nella fattispecie problemi al motore.

Fra i grattacieli di Long Beach, in un toboga che vuole scimmiottare Montecarlo, Clay Regazzoni dà finalmente la sua zampata vincente, primeggiando davanti al compagno di squadra Niki Lauda, dopo essere partito dalla pole position e aver completato il weekend infilando nel paniere anche il giro più veloce in corsa per un invidiabile hat-trick.[2] In Spagna, Niki si presentò con due costole incrinate, a causa di un incidente col trattore nella sua tenuta di Salisburgo. Costretto a iniezioni di novocaina per sopportare i dolori, il campione del mondo in carica era riuscito a partire comunque dalla prima fila al fianco del poleman Hunt, la cui McLaren era sotto inchiesta per ragioni tecniche, con la Ferrari che minacciò di ritirare le sue vetture se le McLaren fossero state ammesse alla gara. La diatriba fu sospesa con una decisione rinviata a giugno, quando nel merito si sarebbe pronunciata la FIA, cioè la Federazione internazionale. Scattato in testa, Lauda mantenne la leadership della corsa fino a quando i dolori intercostali aumentarono notevolmente a causa della fine dell'effetto della novocaina. Fu così che il ferrarista dovette ridurre il ritmo, col risultato d'essere sorpassato dalle McLaren di Hunt e Mass. La monoposto della seconda guida McLaren accusò però un improvviso problema al motore, che esalò l'ultimo respiro con un gran sbuffo di fumo. Lauda scalò quindi il secondo posto, mantenendolo fino al traguardo. Per Regazzoni fu un altro calvario, come dimostra il suo undicesimo posto a tre giri dal vincitore. Tradito dal motore al trentacinquesimo passaggio, Hunt dovette abbandonare un Gran Premio del Belgio che salutava una doppietta Ferrari, con Lauda davanti a Regazzoni.

Con 39 punti nel carniere, Lauda si presentava all'appuntamento col Gran Premio di Monaco come una delle diverse star che popolavano la Costa Azzurra in quel fine settimana che oltre alla gara nel principato, vale a dire il salotto del mondiale di Formula 1, offriva il Festival del Cinema a Cannes. A vincere quell'anno l'ambita Palma d'oro fu *Taxi Driver* di Martin Scorsese con uno strepitoso Robert De Niro, giusto per restare in tema di guida, seppur in modo del tutto *sui generis*. I diretti avversari dell'austriaco erano l'altro ferrarista Clay Regazzoni e James Hunt, fermi a 15 punti, vale a dire a una distanza più che di sicurezza. Come se non bastasse, dopo aver monopolizzato la prima fila col solito Lauda in pole position, le Ferrari scattarono dal via con diverse fortune: l'austriaco ottimizzò la posizione di partenza involandosi in testa

alla corsa, per non lasciarla fino al traguardo; il ticinese fu risucchiato dal gruppo e al settantatreesimo passaggio finì la sua corsa contro un guard rail alla «Rascasse». Sulla roulette di Niki usciva ora il numero 48, tanti quanti erano i punti che vantava contro i 15 cui erano rimasti fermi Regazzoni e Hunt. Il principato ebbe modo di far festeggiare al meglio sia l'austriaco sia i suoi meccanici, che già pensavano al premio che Niki gli avrebbe corrisposto a fine stagione in segno di gratitudine per il mondiale conquistato. Come l'anno prima, insomma. Chi e che cosa potevano interrompere quella che si annunciava come una cavalcata iridata ancora più trionfante di quella del 1975?

I successivi Gran Premi di Svezia, Francia e Inghilterra riservarono a Lauda un terzo posto in Svezia, un ritiro in Francia – dove vinse Hunt – e una vittoria a Brands Hatch, in Inghilterra. Clay Regazzoni riuscì invece a racimolare solo un misero punto col sesto posto ad Anderstorp, in Svezia. Alla vigilia del Gran Premio di Germania che si disputava sul circuito di sua signoria Nürburgring, guardando dall'alto dei suoi 61 punti i suoi diretti avversari fermi a 30 – Scheckter (vincitore in Svezia) e Hunt (vincitore in Francia) – Niki Lauda poteva sentirsi autorizzato a poter facilmente bissare il mondiale precedente. Nel suo eremo dorato di Maranello, Enzo Ferrari gongolava dietro le sue lenti scure, già pensando a incassare altri due titoli iridati nella classifica piloti e costruttori, unitamente ai dollari previsti per chi svettava fra i team. L'impegnativa gara in Germania si annunciava insomma come un'altra tessera che Lauda avrebbe aggiunto al mosaico iridato di colore rosso.

Con i suoi ventidue chilometri di percorso, quello del Nürburgring era all'epoca – cioè prima che venisse completamente stravolto – il signore dei circuiti. Inaugurato nel 1927 per glorificare la supremazia tedesca a livello automobilistico, il circuito teutonico era stato disegnato per risultare il più difficile al mondo, con un tracciato complessivo di venticinque chilometri. Chi vinceva sul tracciato del Nordschleife, cioè sull'anello di ventidue chilometri destinato alla Formula 1, avrebbe goduto di una risonanza mediatica ben superiore a qualsiasi altro Gran Premio, con i soli appuntamenti di Montecarlo e Monza a fargli da limitata concorrenza. Inoltre, chi vinceva per tre volte su quell'impegnativo tracciato poteva fregiarsi del titolo di «maestro». Il Gran Premio di Germania 1976 si sarebbe dunque disputato su quella pista dove, per la sua lunghezza, poteva capitare che piovesse in una sua parte

e splendesse il sole in un'altra, fra 172 curve (84 a destra e 88 a sinistra) tutte diverse per raggio, pendenza e inclinazione, oltre al fatto che su alcuni dossi, come quello del Pflanzgarten, le monoposto decollavano letteralmente staccando tutte e quattro le ruote dall'asfalto, col risultato di provocare delle vere e proprie frustate alla schiena nella ricaduta a terra. E questo per quattordici volte, vale a dire il numero di giri necessario per completare gli oltre trecento chilometri previsti dalla corsa. Jackie Stewart fotografò la sua pericolosità definendolo «l'inferno verde», Jochen Rindt disse che su quella pista era difficile correre ma facile morire, soprattutto a causa di una lunghezza che impediva un monitoraggio completo a livello di mezzi di soccorso, ma anche per il solo sgombero della carreggiata da eventuali incidenti.

Niki arrivò su quella pista infernale come detentore del record sul giro stabilito l'anno precedente con un tempo favoloso: era infatti riuscito a scendere sotto il mitico muro dei 7', staccando un incredibile 6'58"60. Curiosamente e inaspettatamente, proprio lui scatenò, nel venerdì delle prime prove, una polemica tesa a boicottare la corsa per ragioni di sicurezza. Il pilota ferrarista sosteneva che l'eccessiva lunghezza del circuito non poteva più garantire quella sicurezza necessaria con monoposto le cui prestazioni erano notevolmente migliorate negli ultimi anni, come dimostrava proprio il tempo strepitoso da lui staccato in qualifica l'anno precedente, unitamente a quello realizzato in gara dal suo compagno di squadra, che aveva fatto fermare il cronometro sul tempo di 7'06"40. Dopo alcuni scambi di vedute non del tutto tranquilli, sia con altri piloti sia con la sua stessa squadra, Niki aveva infine accettato di correre lì ancora una volta. Ma che fosse ben chiaro a tutti che quella sarebbe stata l'ultima. Come se non bastasse l'irritazione che gli proveniva da quella situazione («Siamo piloti, non gladiatori»), Niki aveva dovuto pure ingoiare la decisione della FIA relativamente alla squalifica di Hunt in Spagna, dove l'inglese si era classificato primo. Il 5 luglio, il tribunale d'appello della FIA aveva infatti restituito il successo ad Hunt, convertendo la qualifica in una ammenda di tremila dollari, con la motivazione che l'irregolarità di cui era accusato non aveva condizionato il risultato della gara.

Quell'appuntamento iridato era insomma partito male ed era proseguito peggio visto che alla fine della prima giornata di prove del venerdì era svettata la McLaren di Hunt, realizzando il miglior

tempo davanti alla Ferrari di Lauda, con l'altra Rossa di Regazzoni relegata al quinto posto. Accadde poi un episodio inusuale per i Gran Premi. Arrivò infatti in pista la polizia per sequestrare le due Brabham del team RAM su un'ingiunzione fatta valere dal pilota svizzero Loris Kessel, appiedato nel Gran Premio di Francia. Dopo questo fuoriprogramma, le condizioni del tempo iniziarono a peggiorare, confermando le previsioni meteorologiche che per il giorno successivo avevano annunciato brutto tempo. La seconda sessione di prove fu infatti disturbata da una leggera pioggia che rendeva viscida la pista, oltre che pericolosa per quella pellicola d'acqua che si creava sull'asfalto e su cui nessuna gomma poteva andar bene: non le rain da pioggia perché sotto il battistrada avrebbero trovato poca acqua, con l'unico risultato di aumentare le temperature, non le slick che avrebbero certamente causato perdita di aderenza. La conseguenza fu che quasi nessuno si azzardò a mettere a repentaglio la propria monoposto, confidando che i tempi staccati al venerdì garantissero un buon posto sulla griglia di partenza. Hunt si ritrovò così in pole position, con Niki al suo fianco e alle loro spalle, in seconda fila, la Tyrrell a 6 ruote di Patrick Depailler e la March di Hans-Joachim Stuck, figlio di Hans, pilota delle imbattibili Auto Union negli anni Trenta (salvo Tazio Nuvolari che le umiliò unitamente alle Mercedes con la sua piccola Alfa Romeo nell'edizione tutta nazista del 1935). Domenica 1º agosto 1976, mentre a Montréal si concludevano i XXI Giochi Olimpici, nella foresta dell'Eifel i trecentomila spettatori accorsi per il Gran Premio di Germania si preparavano ad assistere a una gara che si preannunciava quanto mai incerta per le condizioni meteo. Mentre tutti i piloti decidevano di montare le rain, Jochen Mass – compagno di squadra di Hunt – faceva montare sulla sua McLaren gomme slick, confidando in un miglioramento del tempo: se ciò fosse avvenuto, come gli garantiva un suo amico dell'aeronautica militare, avrebbe goduto di un notevole vantaggio su tutti gli altri concorrenti costretti a cambiare le loro coperture.

Al via della gara, Clay Regazzoni scattò per primo, portando la sua Ferrari in testa alla corsa. Ottima anche la partenza di Jacques Laffite che con la sua Ligier motorizzata Matra si piazzò nella sua scia. Al terzo posto, seguiva Hunt. Dopo aver sbagliato la partenza, Lauda era precipitato all'ottavo posto. Nel corso del primo – lungo – giro, a mettersi in mostra fu Ronnie Peterson, che con la sua March impresse alla corsa un ritmo impressionante, fino a scalare le

posizioni raggiungendo il primo posto, complice anche un testacoda in cui era incappato Regazzoni. Alla fine del primo giro, come previsto dall'amico di Mass, le condizioni del tempo migliorarono, e i box si affollarono delle vetture che rientravano per cambiare le gomme, montando le slick. Jochen Mass si trovò così al comando della gara. Uscito anche lui dai box con le nuove coperture, Lauda arrivò a ridosso della curva «Bergwerk» – il punto più distante dai box – concedendosi una confidenza di troppo sul cordolo a sinistra della carreggiata che sbilanciò la monoposto. Anche a causa delle gomme non ancora del tutto in temperatura, Niki non riuscì a tenere la Ferrari, che sbandò colpendo il guard rail sulla sua destra e rimbalzando al centro della carreggiata già in fiamme. Sopraggiungevano le due Hesketh di Guy Edwards e Harald Ertl. La prima scartò riuscendo a evitare la Rossa, la seconda – coperta da quella del compagno di squadra – la centrò in pieno. Per il colpo ricevuto, a Lauda saltò via incredibilmente il casco dalla testa. Nel frattempo, anche la Surtees di Lunger centrava la Ferrari in fiamme. I tre piloti, scesi dalle loro monoposto, si precipitarono sulla macchina di Niki per estrarlo da quella fornace, mentre Arturo Merzario fermava la sua Williams per portare anche lui soccorso.

A complicare la situazione, le lamiere contorte che ostacolavano il recupero di Niki dall'abitacolo in fiamme della Ferrari. «Vedo la macchina in mezzo alla pista, scendo e corro verso l'abitacolo» ricorda Merzario in un'intervista.[3] «Dopo di me si fermano Guy Edwards, il cui figlio ha fatto la controfigura del papà in *Rush* ed è morto in un incidente stradale tre anni fa, e Harald Ertl: con gli estintori mi aprono un varco in questo enorme falò, Niki cerca di uscire ma forza la cintura e io non riesco a sbloccare la levetta, poi crolla, perde i sensi, così apro, lo tiro fuori. Le esalazioni di magnesio lo stavano ammazzando. Per fortuna, nel '65, per guadagnarmi sette giorni di licenza da militare, feci un corso di primo soccorso: gli feci il massaggio cardiaco e la respirazione artificiale. Rimase in vita così, finché non arrivarono i soccorsi.» Le diverse dichiarazioni che Merzario farà relativamente all'incidente provocheranno alcune polemiche, anche per il fatto che dal racconto del pilota italiano sembra che a strappare Niki dalle fiamme fosse stato soltanto lui. Polemiche che Merzario alimenterà lamentando di essere stato ringraziato da Lauda solo trent'anni dopo. I filmati – facilmente visionabili su YouTube – dimostrano la parzialità delle affermazioni del pilota comasco. Si vede

chiaramente come Ertl e Lunger siano i primi a precipitarsi sulla Ferrari, anche perché erano stati subito coinvolti nell'incidente. Merzario arriva in seguito, mentre si vede Hans-Joachim Stuck che, sceso dalla sua March e senza casco, si sbraccia verso i colleghi che sopraggiungono. A detta di Brett Lunger, che è un ex marine americano, quindi presumibilmente ben addestrato a situazioni di emergenza estrema, il problema più immediato fu il sistema di slacciamento delle cinture che né lui né Ertl né Edwards erano in grado di far funzionare e che invece Merzario, il quale aveva corso per la Ferrari a lungo, conosceva benissimo. I filmati mostrano anche come, una volta adagiato a terra e spogliato della sua tuta ignifuga rossa che era arroventata, nell'immediatezza dei soccorsi non c'è il solo Merzario, ma anche Ertl, Edwards e Lunger, e che subito dopo arrivano anche altri piloti. Trasportato in elicottero nell'ospedale più vicino, ossia quello militare di Coblenza, Niki viene poi spostato al Trauma Clinic di Ludwigshafen e poi al Städtischen Krankenanstalten di Mannheim, dove avrebbe lottato fra la vita e la morte nelle settimane successive.

Dopo l'interruzione dovuta al drammatico incidente di Niki, le monoposto si erano schierate per una nuova partenza, mantenendo in griglia le posizioni conquistate in qualifica. Il tormentato Gran Premio di Germania poteva quindi riprendere la corsa nel suo «inferno verde».

1 Futuro ingegnere Ferrari.

2 Pole position, vittoria e giro veloce in gara.

3 "Lauda e i misteri del Nürburgring, Merzario ricorda: 'Non so perché mi fermai ad aiutarlo'", *la Repubblica*, 30 luglio 2016.

7
La paura

Il drammatico Gran Premio di Germania era stato infine vinto da James Hunt, che con la sua McLaren aveva preceduto la Tyrell di Scheckter e l'altra McLaren di Mass. Dal suo letto di ospedale, pur devastato dal rogo, Niki lottava fra la vita e la morte con una caparbietà che configgeva con la prudenza dei medici che non se la sentivano di sciogliere una prognosi ancora riservata. Marlene non si era mossa per un istante da quel nosocomio da dove voleva riportarsi via suo marito, vivo. L'importante era che fosse vivo. L'avevano messa al corrente delle difficili condizioni di Niki, sottolineando come a destare le maggiori preoccupazioni fossero le esalazioni dei gas infuocati respirate a lungo, oltre alle ustioni, in particolare sul viso. Sapeva, Marlene, che Niki non sarebbe stato più lo stesso. Sapeva che i tratti delicati, quasi infantili del suo volto, sarebbero stati irrimediabilmente segnati dalle fiamme. Ci sarebbe voluta una lunga serie di interventi chirurgici per restituirgli un viso presentabile, ma questo non le importava. L'importante era che Niki tornasse a vivere, a camminare, a stare accanto a lei. Il resto, tutto il resto, non significava nulla. Da dietro i vetri di quella stanza asettica, Marlene era rimasta per ore con il viso alterato come la sua anima, che si ribellava a un destino quasi banale nella sua crudeltà. E quando avevano fatto uscire Niki dalla rianimazione, e l'avevano trasferito sul letto di un reparto «normale», lei s'era sentita autorizzata a sperare.

Non c'era giornale che non parlasse dell'incidente occorso al pilota della Rossa. Non uno che non parlasse di loro due, nella maggior parte dei casi inventando di sana pianta episodi e situazioni. Da un notiziario televisivo, Marlene seppe che la Formula 1 aveva deciso di abbandonare definitivamente «l'inferno verde». E pensare che Niki aveva scatenato una delle sue polemiche

proprio contro quel circuito. Per evitare cioè che si corresse già da quell'edizione. Si poteva andare ad Hockenheim, per esempio. C'era voluto quel drammatico incidente di suo marito per porre fine alla follia. Le macchine attuali erano troppo pericolose per quel tracciato. E alla fine era successo quel che era successo. Il Nürburgring aveva fatto la storia della Formula 1, ma ora aveva fatto il suo tempo. Era surreale pensare di correre su una pista lunga oltre venti chilometri con l'impossibilità oggettiva di coprirla tutta a livello di sicurezza. A Marlene tornarono in mente quelle parole di Rindt – l'idolo di Niki schiantatosi sei anni prima a Monza in un incidente da cui già dal decennio successivo sarebbe uscito indenne[1] – che suo marito le aveva riferito: «Sul Nürburgring è difficile correre ma è facile morire». E invece no. Niki ce l'avrebbe fatta. Avrebbe sorpassato anche la morte. E sarebbe rinato. Sarebbe tornato per prendersi quel che gli spettava. La sua vita. Per prendersi lei.

Da Franco Gozzi Marlene seppe anche che la Ferrari non avrebbe partecipato al Gran Premio d'Austria: oltre a Niki, anche Regazzoni non avrebbe potuto correre per via di una costola che si era incrinato durante una partita di tennis. Un'assenza, quella del Cavallino rampante, che avrebbe penalizzato in modo significativo gli organizzatori dell'undicesima prova iridata. Molti tifosi ferraristi che raggiungevano regolarmente il circuito di Zeltweg questa volta sarebbero rimasti a casa. A questi si aggiungevano i tifosi di Lauda, che avrebbero disertato quella corsa senza il loro beniamino. «Quella gara sarà un bagno per gli organizzatori» aveva sentenziato Gozzi, prendendoci in pieno: dalla media di oltre centotrentamila spettatori, le presenze sul tracciato non superarono le cinquantamila unità. Il Gran Premio fu appannaggio di John Watson, che svettò con la sua Penske davanti alla Ligier di Laffite e alla Lotus di Nilsson. Con quella vittoria, gli Stati Uniti tornavano a svettare in Formula 1 dopo il successo della Eagle nel 1967 con Dan Gurney. Per entrambi i team americani si sarebbe però trattato dell'unica vittoria nella massima categoria automobilistica.

Tornando a vincere in Olanda, Hunt erodeva ulteriormente il vantaggio di Lauda, portandosi a sole 14 lunghezze dall'alfiere della Ferrari che con i suoi 61 punti dominava ancora la classifica iridata. I progressi messi in campo dalla McLaren autorizzavano l'inglese a pensare di poter sferrare un attacco vincente alla leadership del campionato quando mancavano quattro gare alla fine. Gare cui

Lauda non avrebbe partecipato perché – pur essendo sopravvissuto – non avrebbe ancora potuto calarsi nell'abitacolo di una monoposto. Non foss'altro per l'impossibilità di infilare un casco su una testa piagata dalle tante ferite provocate dalle fiamme. Ma Hunt non aveva fatto i conti con la volontà non di ferro, ma in fibra di carbonio di un uomo chiamato Niki Lauda. Facendo strabuzzare gli occhi a tutto il mondo, l'austriaco s'era infatti presentato ai nastri di partenza per il Gran Premio d'Italia.

Per togliersi ogni dubbio, e toglierli alla sua squadra, Niki aveva compiuto alcuni passaggi sulla pista di Fiorano sotto l'occhio vigile del «Drake», che non voleva responsabilità di alcun genere. Per troppe volte nel corso della sua ormai quasi cinquantennale attività agonistica era stato crocifisso per le disgrazie occorse ai suoi piloti. Quando, nel 1957, la Ferrari di Alfonso De Portago uscì di strada nei pressi di Guidizzolo, nel mantovano, provocando la sua morte, quella del suo copilota Edmund Nelson, e di nove spettatori, tra cui cinque bambini, finì alla sbarra per oggettiva responsabilità nella realizzazione di una vettura che aveva provocato quella disgrazia. Ne uscì pulito, ma i titoli dei giornali che alla fine provocarono anche lo stop alla 1000 Miglia li avrebbe ricordati per sempre. Soprattutto quello che lo dipingeva come un novello Saturno che divora i suoi figli. Dieci anni dopo fu la volta di Lorenzo Bandini. Dopo quell'orrendo rogo che divorò i suoi trentuno anni, fu nuovamente lapidato per quella vita immolata sull'altare delle sue ambizioni. E da allora aveva deciso di chiudere la saracinesca ai piloti italiani. Poi cedette con Nanni Galli, Ignazio Giunti e con Arturo Merzario. Ma nessun pilota italiano fu più investito da lui della responsabilità di prima guida, cioè di chi deve puntare al titolo iridato.

Alla fine, il gran capo aveva dato il suo beneplacito, seppure fra molti dubbi ancora. «Ma come farà col casco che gli comprimerà quelle ferite sulla testa?» aveva chiesto al fido Gozzi. «Dice Audetto[2] che userà un casco senza imbottitura.» Alla fine dei test, alla stampa che gli chiedeva una dichiarazione, Lauda rispose: «Vado a Monza ma non per vincere. È il mio primo Gran Premio dopo l'incidente del Nürburgring. Per me sarà soltanto un allenamento per quelli successivi, un modo per riacquistare la forma perfetta. Io mi sento pronto al 100 per cento, ma è un mese che non salgo su una vettura di F1 e non so quale possa essere il mio rendimento. Oggi tutto è andato bene e non ho avuto problemi particolari. Non sono tanto

preoccupato per la guida, quanto per la resistenza allo sforzo fisico».

Il frettoloso e all'apparenza imprudente rientro di Lauda in una competizione di Formula 1, con tutto quel che ne conseguiva sul piano fisico, va spiegato – oltre che col desiderio dell'austriaco di difendere il suo primato nel campionato – anche con l'intenzione di rispondere quasi polemicamente a Enzo Ferrari, che per quella gara, strappandolo alla Brabham, aveva chiamato Carlos Reutemann dopo aver constatato l'impossibilità di ingaggiare Ronnie Peterson (che avrebbe preferito). La decisione di Ferrari era dettata dal desiderio di proteggere il primato di Niki sottraendo punti alla concorrenza con un altro pilota veloce. Da parte di Niki quella mossa fu invece letta come uno sgarbo, anche perché si vociferava che Reutemann avrebbe preso il posto di Regazzoni in pianta stabile dalla stagione successiva (come in effetti sarebbe avvenuto). Lauda temeva insomma di perdere il posto di numero uno nella squadra. Sotto i sorrisi che riservava ai fotografi e al tanto pubblico accorso a Monza dopo aver saputo del suo ritorno in pista ad appena quaranta giorni dal terribile rogo del Nürburgring, Niki covava una certa rabbia per quella mossa di Ferrari.

Partito col quinto tempo, cioè dalla terza fila sulla griglia, Lauda aveva agguantato a fine gara un insperato quarto posto. Altro che test per le sue condizioni fisiche. Una volta nell'abitacolo della sua monoposto, aveva fatto il suo dovere. E il suo dovere era quello di andare forte. Di andare più forte degli altri. L'altra Ferrari di Regazzoni era stata preceduta sul traguardo dalla March di Peterson, che con quella vittoria portava a tre i successi personali sulla pista brianzola dopo quelli ottenuti nel 1973 e 1974 con la Lotus. Con quel successo, il pilota svedese regalava alla March l'ultima vittoria in Formula 1 della scuderia fondata a Bicester nel 1969 su iniziativa di un gruppo di appassionati di corse. L'acronimo March era infatti il risultato dei cognomi dei fondatori: Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker e Robin Herd, tutti nomi destinati ad avere ruoli di rilievo in Formula 1, anche oltre la March. Un aneddoto vuole che Robin Herd, non disponendo della somma stabilita come quota associativa, avesse scommesso mille sterline sulla vittoria di Jackie Stewart nel mondiale di quell'anno: cosa che si verificò puntualmente.

Il Gran Premio d'Italia aveva consentito a Niki di riallungare sulla diretta concorrenza rappresentata da Hunt (ritiratosi) e Scheckter

(arrivato alle sue spalle), oltre che di verificare quanto gli fosse affezionato il popolo ferrarista: quello di cui si misurava la temperatura d'affetto per un pilota sul circuito di Monza. A fine gara, il quarto posto di Lauda fu infatti salutato come una vittoria, mentre l'austriaco si toglieva il casco svelando le bende insanguinate che avvolgevano la sua testa. Quel pomeriggio fu chiaro a tutti, a cominciare dai tifosi ferraristi, che ad arrivare quarto al traguardo era stato Niki, più che la Ferrari. I successivi Gran Premi disputatisi a Mosport, in Canada, e a Watkins Glen, negli Stati Uniti, regalarono la vittoria a Hunt, mentre col solo terzo posto in Canada Lauda si vide quasi raggiunto nella classifica iridata dall'alfiere della McLaren, distanziato di soli 3 punti a un solo appuntamento iridato dalla fine del campionato. Se nel Gran Premio degli Stati Uniti-Est il terzo posto di Lauda aveva matematicamente assegnato alla Ferrari il titolo costruttori, si doveva attendere il responso della pista giapponese del Fuji per conoscere il nome del campione del mondo di Formula 1 1976.

Da parte sua, con il bis nel mondiale costruttori, Enzo Ferrari poteva ritenersi soddisfatto, anche se la doppietta col titolo piloti non sarebbe stata sgradita. Tornando alle gare, il suo campione del mondo in carica aveva dimostrato di avere gli attributi che servono a un pilota per emergere dalla mischia. Quelle bende insanguinate a Monza erano lì a dimostrare che dietro lo sguardo quasi infantile si nascondeva un uomo capace di fare la differenza. Per accoglierlo a Fiorano come campione del mondo anche del 1976 non restava che attendere il responso di quella gara prevista al di là del mondo, in quel Giappone per Ferrari lontano in tutti i sensi.

Era la prima volta che la Formula 1 portava il suo circo della velocità non solo nel Paese del sol levante, ma in tutto l'Oriente, ma il circuito del Fuji, posto alle pendici del monte Fuji, ospiterà solo altre tre volte, nel 1977, 2007, 2008, una prova del campionato del mondo a causa di un clima caratterizzato da una elevatissima umidità e dalle piogge tanto frequenti quanto abbondanti. Per la stessa gara in programma il 24 ottobre, il meteo prevedeva acquazzoni anche violenti. Qualche giorno prima della gara, Niki chiese di poter testare la pista in qualità di appartenente alla commissione F1 per la sicurezza. Gli organizzatori gli concessero, però, solo qualche giro con una vettura da turismo, che ovviamente non poteva dare indicazioni utili per una monoposto di Formula 1. Alla fine dei due giorni di prove, a svettare fu la Lotus di Mario

Andretti, che conquistò così la pole position. Al suo fianco, in prima fila, si sarebbe schierata la McLaren di Hunt, mentre Niki, col terzo tempo, avrebbe preso il via dalla seconda fila, affiancato dalla Penske di John Watson. L'altra Ferrari di Regazzoni aveva staccato in prova il settimo tempo, col risultato di trovare posto solo in quarta fila.

La mattina della gara sul circuito del Fuji si abbatté una vera e propria tempesta, che oltre a una pioggia torrenziale portò un significativo abbassamento della visibilità. Gli organizzatori mandarono in pista uomini e mezzi per drenare l'asfalto, ma dopo una riunione *ad hoc* la commissione piloti espresse parere negativo a correre la gara, col solo Hunt a dichiararsi possibilista per motivi facilmente intuibili. La cancellazione di quel Gran Premio avrebbe automaticamente assegnato il titolo a Lauda, che si trovava in testa al mondiale. Peraltro la sua scuderia, la McLaren, premeva perché si corresse, pensando alla possibilità poi non così remota di bissare il titolo conquistato due anni prima con Fittipaldi. Tra i piloti che furono concordi col parere negativo di Lauda, c'erano Jarier, Fittipaldi e Pace. Di parere del tutto opposto si dichiararono, oltre ai corridori giapponesi che conoscevano a menadito quella pista anche nelle condizioni più avverse, Vittorio Brambilla – di cui era nota la sensibilità di guida sotto la pioggia – e Hans-Joachim Stuck, anche lui uno «specialista» della pioggia. Ancora una volta, la scissione fra i piloti faceva il gioco degli organizzatori, oltre che di Bernie Ecclestone, a capo della FOCA, l'associazione britannica dei team di Formula 1,[3] che suggerì di posticipare la partenza nella speranza che le condizioni meteo migliorassero. La pioggia, pur diminuendo d'intensità, non cessò e fu così che la commissione piloti chiese a Tom Pryce di testare le condizioni della pista con la sua Shadow. Al termine del giro, il pilota inglese rientrò scuotendo la testa. Con quelle condizioni non si poteva certo correre. Dopo una serie di riunioni separate, di minacce di licenziamento, di ricatti per la stagione successiva, visto che quella era l'ultima gara del mondiale e non erano pochi i piloti ancora senza contratto per il 1977, si trovò il compromesso con la proposta di Ecclestone di spostare ulteriormente l'inizio della gara e di renderla valida solo sulla metà dei giri previsti, a meno che le condizioni meteo fossero migliorate, permettendo di disputare il Gran Premio su tutti i settantatré giri in programma.

Le ragioni commerciali, legate alle riprese televisive oltre che agli

sponsor, ebbero quindi la meglio su quelle della sicurezza. Quasi dieci minuti dopo le tre del pomeriggio, la gara prese il via. A scattare più rapido di tutti fu James Hunt, che bruciò il poleman Andretti, la cui Lotus fu superata al via anche dalla Penske di John Watson. Alla fine del primo giro Lauda sfilò solo decimo, con un ritmo decisamente inferiore rispetto a quello di tutte le altre monoposto. Nel giro successivo, l'austriaco prese la via dei box scendendo dalla macchina. Un guasto? No. Niki si era fermato perché aveva avuto paura.

Mauro Forghieri, prima che Lauda fosse assalito dalla stampa, propose al suo pilota di addossare la colpa di quello stop alla macchina: un guasto tecnico. Ma Niki rifiutò, ribadendo che si assumeva tutta la responsabilità per quella decisione, che se per gli altri poteva apparire assurda, per lui era l'unica da prendere, e questo l'aveva detto e ridetto prima della gara. In quelle condizioni era troppo rischioso effettuare una gara con le monoposto di Formula 1. In sala stampa, il lavoro dei giornalisti divenne frenetico. A James Hunt sarebbe bastato arrivare quarto (3 punti) per affiancare Lauda al vertice del mondiale, ma vincendolo per un maggior numero di vittorie, come prevedeva il regolamento in caso di parità. E le vittorie erano sei per l'inglese contro cinque dell'austriaco. Se invece la gara fosse stata interrotta prima della metà dei suoi giri previsti, il punteggio sarebbe stato dimezzato e ad Hunt sarebbe stato necessario almeno il secondo posto che dimezzando i suoi 6 punti avrebbe portato a 3 il punteggio. Mentre Niki spariva nei box Ferrari inseguito dai cronisti di tutto il mondo, in pista Vittorio Brambilla faceva onore alla sua fama di funambolo della pioggia. Forse troppo onore, in realtà. Dopo aver artigliato addirittura il primo posto, il pilota monzese incappò in un testacoda e al trentanovesimo passaggio la sua March lo tradì con un problema elettrico. A quattro giri dal termine di una gara che a tratti pareva più quella di offshore che di Formula 1, la McLaren di Hunt imboccò la corsia box provocando una scarica di adrenalina a Forghieri, che seguiva ora la gara dell'unica Ferrari rimasta in pista, quella di Regazzoni. La speranza che l'inglese fosse stato colpito dalla sfortuna per tramite di qualche inghippo tecnico svanì, tuttavia, nel momento in cui la McLaren uscì dai box dopo aver sostituito uno pneumatico forato. Il contagiri della corsa metteva tuttavia Hunt al quinto posto, cioè in una posizione che se fosse rimasta tale gli avrebbe impedito di superare Niki in classifica. Ma

dopo aver superato senza troppa difficoltà la Surtees di Alan Jones, il pilota inglese si accodò alla Ferrari di Regazzoni, superando anch'essa con estrema facilità. Non furono pochi a ricordare nelle cronache della gara che il ticinese era stato ufficialmente scaricato da Maranello alla vigilia del Gran Premio, con una miopia strategica che diventerà una sorta di tradizione per il Cavallino rampante. Al termine dei settantatré giri previsti di una gara surreale, sul gradino più alto del podio saliva Mario Andretti, al suo fianco trovava posto Patrick Depailler – un altro specialista della pioggia – e su quello più basso, ma che lo proiettava sull'Olimpo della Formula 1 del 1976, James Hunt. Fra le poche dichiarazioni rilasciate da Niki su quel ritiro, stizzito per l'accostamento che veniva fatto fra il Gran Premio del Giappone e quello drammatico del Nürburgring, ce ne fu una sintomatica: «La Ferrari non mi paga per ammazzarmi». La Ferrari, per come la pensava il grande capo, lo pagava – e non poco – per vincere, e quando dal Giappone arrivò la telefonata con la spiegazione di quanto fosse successo su quella pista inondata d'acqua, «il Drake» si rivolse a Franco Gozzi e disse scandendo le parole in dialetto modenese: «*Al s'è ritiré parché al ghiva pòra*».

1 Jochen Rindt morì a Monza nelle prove del sabato del Gran Premio d'Italia 1970, sbattendo con la sua Lotus contro il guard rail della curva parabolica.

2 Promosso Montezemolo ad altri incarichi, la Fiat aveva mandato a Maranello Daniele Audetto.

3 Ecclestone ne diventerà formalmente il presidente nel 1978, ma fin dalla sua costituzione nel 1974 ne era stato il leader.

8
Bis

Il nuovo divorzio fra Regazzoni e Ferrari lascia polemiche ben superiori al precedente, consumatosi alla fine della stagione del ’72. Ferrari accusa Regazzoni di aver corso per «Casa Regazzoni», il ticinese risponde che la poca attenzione riservatagli rispetto a Lauda ha condizionato tutta la sua stagione. Insomma, scambi di reciproche accuse, come fra due amanti che si lasciano.

E quello fra Ferrari e Regazzoni era stato amore autentico, finché era appassito all’apparire di una nuova attrazione: quella del Cavallino rampante per Niki Lauda. Sedotto e abbandonato per ben due volte, il ticinese aveva creduto di potersi accasare con la McLaren, ma tramonta anche la possibilità di sostituire Jochen Mass affiancando il campione del mondo in carica: quel James Hunt che aveva soffiato il titolo al suo «compagno di squadra» (con ben più virgolette) Niki Lauda aveva avviato una trattativa con la Brabham orfana dell’argentino Carlos Reutemann, passato alla Ferrari proprio al suo posto. Ma alla fine anche questa squadra aveva confermato il binomio John Watson-Carlos Pace. Alla fine, per non restare a piedi, al ticinese non era rimasto che firmare un accordo con la Ensign, team di secondo piano. Fra le squadre che alla vigilia non potevano presentarsi come potenzialmente vincenti, c’era la Wolf, team messo in piedi dal milionario canadese Walter Wolf, che per questa sua nuova avventura imprenditoriale aveva ingaggiato Jody Scheckter. Un matrimonio bizzarro che univa due «mine vaganti» del circus e che produrrà l’incredibile risultato della vittoria alla prima uscita in Argentina. Se si escludono l’Alfa Romeo del 1950 e la Mercedes del 1954, nessuna squadra aveva vinto al debutto. Per Lauda, il nuovo mondiale non inizia nel migliore dei modi: è infatti costretto al ritiro al ventesimo giro per problemi al motore. Il circus della velocità resta in America latina spostandosi in Brasile, dove, sul

circuito di Interlagos, Carlos Reutemann conquista la sua quinta vittoria in Formula 1 e la prima al volante della Ferrari. Alle sue spalle si piazza il campione del mondo James Hunt e al terzo posto Niki Lauda. Il successo dell'argentino della Ferrari era stato favorito dal deterioramento delle gomme della McLaren di James Hunt, che una volta ai box non aveva nascosto il proprio disappunto.

Che fosse dominato da un carattere fumantino era cosa nota nell'ambiente, e anche gli stessi appassionati di Formula 1 avevano conosciuto diversi aspetti inediti dell'inglese, complice una stampa che dalla vittoria del mondiale aveva aumentato l'attenzione nei suoi confronti. Le cronache della premiazione a Parigi, dove la FIA consegnava il trofeo al miglior pilota, raccontarono un aneddoto curioso. James s'era infatti presentato con lo smoking e le scarpe da ginnastica (nemmeno nuove). In altre occasioni, non proprio da spiaggia, aveva addirittura evitato del tutto le scarpe. Ebbi modo di fare con lui un viaggio aereo di ritorno da un Gran Premio d'Australia, nel senso che me lo ritrovai seduto a fianco per pura casualità. Al tempo, gli inviati per la Formula 1 erano trattati con i «guanti gialli» dagli editori e si viaggiava in business o in prima classe. (Altri tempi…) Scambiammo poche parole, anche perché mi accorsi subito che alla conversazione, quello che a prima vista poteva apparire come un capellone fuori dal tempo, preferiva la compagnia delle flûte di champagne.

Nel successivo appuntamento in Sudafrica del 1977, era stato proprio James Hunt a svettare alla fine delle prove e a schierarsi in pole position, da cui era scattato in testa, mantenendo la leadership della corsa fino al settimo giro, quando, in crisi di gomme, era stato superato da Lauda e poi anche da Scheckter e Depailler. Al ventitreesimo giro di quella gara, la Formula 1 era però piombata nuovamente nella tragedia. Nella tornata precedente, Renzo Zorzi aveva avuto un problema al motore, parcheggiando la sua Shadow alla fine del rettilineo centrale dalla parte opposta ai box. Una volta che il pilota aveva lasciato in tutta fretta l'abitacolo, sulla monoposto si era verificato un principio d'incendio e due commissari di percorso, con una solerzia eccessiva e pericolosa, avevano attraversato la pista con i loro estintori mentre sopraggiungevano la March di Hans-Joachim Stuck, la Ligier di Jacques Laffite e la Shadow di Tom Pryce. Il primo commissario fece appena in tempo a raggiungere la macchina di Zorzi, mentre il secondo, l'olandese Frederik Jansen van Vuuren – un ragazzo di

diciannove anni – fu travolto in pieno dalla Shadow di Tom Pryce a oltre 270 chilometri orari. Tragedia nella tragedia, l'estintore che van Vuuren reggeva in mano nell'impatto aveva colpito frontalmente il pilota gallese, che morì sul colpo. La sua monoposto aveva proseguito la folle corsa centrando in pieno la Ligier di Laffite nella curva in fondo al rettilineo. Per capire la forza dell'impatto dell'estintore, basta pensare che, dopo aver colpito Pryce, era volato oltre le tribune infrangendo il parabrezza di una vettura nel parcheggio sottostante. Passarono alcuni minuti prima che ci si rendesse conto di quanto accaduto, cioè che bisognava mettere in relazione l'investimento del commissario con la morte di Pryce, trovato inspiegabilmente con il viso distrutto nella sua monoposto incidentata con la Ligier. Solo alla fine di una gara vinta dalla Ferrari di Lauda, i piloti seppero l'accaduto, e ancora una volta si pose con toni drammatici il problema della sicurezza nei circuiti.

Ancora una volta la tecnologia sofisticatissima che caratterizzava il mondo della Formula 1 cozzava con sistemi di sicurezza attivi e passivi dilettantistici. Il fatto che due commissari di percorso attraversassero la pista su un rettilineo divorato dalle monoposto in un batter di ciglio, la diceva lunga sulla mancanza di professionalità, cioè di una specifica competenza in un'attività agonistica dalle peculiarità estremamente pericolose.

Dopo il secondo posto alle spalle della Lotus di Andretti a Long Beach, nel Gran Premio di Spagna, nel corso del warm up[1] Niki Lauda accusò un riacutizzarsi del dolore alla costola incrinata l'anno precedente,[2] col risultato di decidere di non partecipare alla gara. Mario Andretti ebbe così vita facile, bissando il successo nel Gran Premio degli Stati Uniti-Ovest. A Montecarlo, mentre conquistava il secondo posto dopo essere partito dalla terza fila, il sudafricano Jody Scheckter regalava al motore Ford Cosworth la centesima vittoria nel campionato del mondo di Formula 1.

Fondata da Mike Costin e Keith Duckworth nel 1958, la Cosworth – dai nomi dei fondatori – aveva iniziato la sua attività di produzione di motori per le competizioni modificando motori Ford. Nel 1966, Colin Chapman, patron della Lotus, e la Ford si rivolsero alla Cosworth perché preparassero un motore da utilizzare nel mondiale di Formula 1. Nacque così il DFV, che sta per Double Four Valves: doppio quattro valvole, conseguentemente al fatto che si trattasse dell'unione di due testate a quattro valvole per cilindro. Il primo Cosworth DFV era un 8 cilindri a V di 90° di 2993 cm^3 con

valvole in testa inclinate di 32° e una potenza iniziale di oltre 400 cv a 9000 giri/minuto. La sua peculiarità – rimasta intatta per tutte le sue evoluzioni successive – era quella di presentarsi come un motore semplice ma robusto e potente. Caratteristiche che gli consentirono di vincere al suo debutto nel Gran Premio d'Olanda del 1967, montato sulla Lotus 49 di Jim Clark. La sua commercializzazione lo fece diventare il motore più «democratico» della Formula 1, nel senso che chiunque avrebbe potuto allestire una squadra usando quel motore: particolare non da poco se si considera che proprio il gruppo motore-cambio rappresentava l'ostacolo maggiore da superare, infatti non tutti potevano permettersi il lusso di realizzarli «in casa». Per quanto riguarda i cambi di velocità, fu la Hewland a mettere sul mercato della Formula 1 una sua produzione utilizzata poi da tutti quei team che usavano il Ford Cosworth. Tutto ciò permise a molte scuderie di entrare nell'agone del circus iridato, ma pure di fare imbestialire Enzo Ferrari che la percepiva come una blasfemia, coniando quel termine così sprezzante: «garagisti». Quel motore aveva permesso anche a Lauda di debuttare in Formula 1, con una March. Ora, a spingere il pilota austriaco verso un nuovo titolo iridato, era il 12 cilindri Ferrari montato sulla 312 T2, evoluzione del progetto di Mauro Forghieri che aveva consentito a Niki di vincere il mondiale 1975 e di sfiorare quello successivo in una sequenza di avvenimenti anche drammatici.

In questa nuova stagione agonistica, la Ferrari presentava sulle livree delle sue monoposto la grossa novità del logo Fiat, nonostante il Cavallino rampante ruotasse nell'orbita torinese da otto anni. Quando gli venne chiesto un commento a quella nuova veste grafica delle Ferrari, che poi solo grafica non era, visto che quella «forma» esplicitava la sostanza di una partnership consolidata, Niki rispose semplicemente con un aggettivo: «Naturale». Era cioè naturale che la Fiat comparisse – finalmente, verrebbe da dire – sulle Rosse monoposto di Maranello.

Tutto era nato molto tempo prima. E se la Fiat non fosse entrata nell'azionariato Ferrari, Niki Lauda non avrebbe potuto scrivere la sua storia, semplicemente perché il Cavallino rampante non sarebbe più stato tale: avrebbe cioè smesso di correre e quel marchio prestigioso sarebbe di fatto scomparso alla fine degli anni Sessanta, travolto da una crisi finanziaria irreversibile. La fortuna dell'incontro con la Fiat aveva avuto un prologo che proprio per il

suo finale di partita fallimentare aveva creato quella opportunità con la casa di Torino.

Era successo che dopo i ripetuti trionfi Ferrari nel Mondiale Marche e, soprattutto, nella prestigiosa 24 Ore di Le Mans, Henry Ford II, nipote del fondatore del colosso automobilistico di Detroit, fosse sbottato: «Noi spendiamo milioni di dollari in pubblicità, e invece Ferrari ha tutte le prime pagine gratis ogni lunedì mattina!». La conseguenza fu quella di tentare il grande colpo: comprare la Ferrari. Un'idea «molto americana» che andava però a confrontarsi con un carattere «molto modenese». Fu così che nell'aprile del 1963, su precisa disposizione di Henry Ford, Filmer M. Paradise, direttore generale della Ford Italia, chiese un incontro con «l'ingegnere».[3] Solo dopo un paio d'ore dalla comunicazione arrivatagli tramite Franco Gozzi, Ferrari lo chiamò per dirgli quando avrebbe ricevuto gli emissari di Henry Ford. Una volta iniziata la riunione, che avvenne nell'ufficio modenese di Ferrari, per bocca del suo emissario, la Ford chiese a Ferrari la disponibilità alla realizzazione di una Gran Turismo per la Ford. Si trattava però di un cavallo di Troia: quell'incontro mirava infatti a verificare le condizioni per la nascita di una società Ferrari-Ford. «Il Vecchio» rispose che avrebbe valutato la proposta, senza esternare tutte le riserve (tante) che covava. Nelle settimane successive, a Maranello arrivarono in pellegrinaggio tecnici, amministratori, pubblicitari e figure varie dei mille altri rami della Ford. L'azienda creata da Ferrari nel '47 fu rivoltata come un calzino, finché tutto fu pronto per un report da mandare a Detroit. Furono quindi creati due documenti ufficiali per due società da costituire. La prima, destinata alla produzione industriale, si sarebbe chiamata FO-FE, e avrebbe avuto nella Ford l'azionista di maggioranza con il 90 per cento, con il costruttore modenese vicepresidente e il 10 per cento delle azioni. La seconda, chiamata FE-FO, avrebbe realizzato e gestito le vetture destinate alle competizioni, e avrebbe avuto le condizioni societarie ribaltate, con Ferrari alla presidenza. Per formalizzare l'accordo mancavano solo le firme, a cominciare da quella – sudatissima – del «Drake». Che non arrivò mai. Vale la pena riportare lo scambio di battute finali di quella riunione.

Ferrari: «Risulta chiaro che in tutto questo settore Ferrari è assolutamente indipendente?».

Filmer M. Paradise: «Sicuro, ovviamente nel rispetto dei vincoli societari».

Ferrari: «Insomma, l'indipendenza di Ferrari è assoluta, sì o no?».

Filmer M. Paradise: «Sì, lo è, previa approvazione del socio minoritario che non può essere ignorato».

Ferrari: «Quando lei dice "previa approvazione" significa che io devo rivolgermi a Detroit per ogni mio programma?».

Filmer M. Paradise: «Diciamo che il programma va doverosamente sottoposto al consenso del socio…».

Ferrari: «Dunque sarei ogni volta obbligato a sottoporre a…». Il patron non finì nemmeno la frase, chiudendo con stizza il faldone che aveva sotto le sue lenti scure. In un attimo scrisse, insomma, una nuova pagina della sua storia leggendaria. La situazione imbarazzante fu risolta dagli uomini della Ford, che si alzarono all'unisono togliendo il disturbo.

Tramontata l'idea Ford, se ne produsse un'altra, tutta italiana: una partnership che avrebbe unito Lancia, Alfa Romeo e Fiat nella denominazione di Scuderia Italia. Ma anche questo progetto – la cui idea risaliva per altro a prima della guerra – naufragò per l'impegno nelle competizioni da parte dell'Alfa Romeo col marchio Autodelta. Incontri che tuttavia non rimarranno del tutto infruttuosi, perché avevano generato un primo approccio tra Ferrari e Fiat. Da parte sua, la Ford, stizzita per il gran rifiuto di Enzo Ferrari, decise di produrre il massimo sforzo per battere in pista le macchine di quell'uomo così presuntuoso, senza tuttavia riuscire nell'intento. Il mancato accordo aveva inoltre scatenato la stampa, i cui commenti sottolineavano ogni volta come la piccola Ferrari umiliasse la grande Ford. Ne derivava che il prestigio della piccola casa modenese aumentava, mentre il colosso americano ne usciva come un gigante dai piedi d'argilla. Ma con la sola gloria non si va da nessuna parte. E la situazione divenne stringente quando Ferrari si trovò di fronte a una decisione improcrastinabile: o chiudere o accettare l'aiuto di chi glielo offriva da tempo, ossia la Fiat. Un accordo che arrivò dopo la nascita del progetto «Dino», che portò alla creazione di due auto: la Ferrari Dino 246 e la Fiat Dino 206. «Il 18 giugno 1969» ricorderà Ferrari «salii all'ottavo piano di corso Marconi e fui introdotto nello studio dell'avvocato Gianni Agnelli: era l'atto risolutivo di una storia che era venuta maturando tra molte esterne e alterne situazioni. Parlai lungamente. Dissi il mio ieri, il mio oggi, il domani della fabbrica e potei esporre, come non mai, fino in fondo il mio pensiero. Poi parlò Agnelli. Più giovane di me di oltre vent'anni, ne avvertivo la forza dell'uomo moderno, del

politico e diplomatico negli affari, del vivace e sintetico osservatore. Le sue domande mi giungevano brevi, precise sull'argomento, da uomo che vuole conoscere, che desidera intendersi. Uscii da Torino a tarda sera e, legato alle mie abitudini, tornai a Modena. Mi sentivo tranquillo per avere trovato una giusta destinazione per la mia azienda. Tranquillo per avere assicurato continuità e sviluppo al lavoro dei miei collaboratori».[4] Ferrari usava chiamare «collaboratori» tutti quelli che lavorano per lui, nella convinzione forse subliminale che non lavorassero per lui, ma con lui. Non che avesse un'idea troppo democratica al riguardo – tutt'altro: era molto rigido sul piano dei ruoli da rispettare – ma s'era portato dietro fin dalla nascita della Scuderia Ferrari nel 1929 l'idea di una sorta di famiglia imprenditoriale, in cui si vinceva tutti o si perdeva tutti. Che la decisione finale su qualsiasi cosa – anche la più risibile – spettasse a lui era fuori di dubbio, così come era nota la sua capacità di ascoltare tutti i suoi «collaboratori». E fra di essi, in questa nuova era, c'era lui, Niki Lauda, che aveva cavalcato le Rosse fino al traguardo iridato dopo undici anni. Nel frattempo – fra il mondiale vinto da John Surtees nel 1964 e quello di Niki nel 1975 – era cambiato il mondo. L'effervescenza giovanile del '68 aveva rivoluzionato i rapporti fra le generazioni, mentre l'autunno caldo dell'anno successivo aveva scritto una pagina inedita nella storia della classe operaia. In quello stesso 1969, il 12 dicembre, a Milano, una bomba esplosa nella Banca Nazionale dell'Agricoltura di piazza Fontana,[5] aveva segnato l'inizio di una stagione crudele destinata a passare alla storia come «strategia della tensione»,[6] che sarebbe proseguita per tutto il decennio degli anni Settanta.

Il materiale tecnico e umano di cui disponeva la Ferrari in quel 1977, che appariva come una sorta di risveglio dopo l'incubo del Nürburgring e del Fuji della stagione precedente, autorizzava alle migliori speranze. L'evoluzione del progetto 312 T di Forghieri non poteva far temere più di tanto la concorrenza, anche la più agguerrita, e il pilota, Niki Lauda, pareva tornato a essere quella macchina da guerra capace di avere la meglio su qualsiasi rivale. Senza troppo clamore, senza concedere nulla allo spettacolo, Niki pareva una parte stessa di quella Ferrari che badava solo e unicamente al migliore dei risultati possibili da ottenere con metodo, disciplina e rigore. Non a caso, il suo nome era ormai comunemente accoppiato a quello di un robot e – quando arriveranno – ai computer. Nella prima fase, quella che potremmo

definire adolescenziale di Niki alla Ferrari, la sua qualifica più spesa era stata quella di «ragioniere».

Il «contabile» Niki Lauda aveva ottimizzato anche il Gran Premio del Belgio. Piazzandosi al secondo posto in una gara che aveva visto primeggiare le Lotus, in qualifica con Mario Andretti e in gara con Gunnar Nilsson, il pilota della Ferrari aveva infilato nel carniere iridato altri 6 preziosissimi punti. La vittoria della seconda guida della Lotus rimarrà l'unica conquistata da un pilota tanto veloce quanto sfortunato, che poco più di un anno dopo morirà a causa di un tumore al cervello. Nel suo testamento aveva invitato tutti a sostenere la ricerca contro il cancro, e nelle ultime settimane di vita aveva inviato una lettera a tutti quelli che conosceva perché s'impegnassero in tal senso. Rispondendo a questo appello, molti appassionati di automobilismo offrirono fondi e lo diffusero a loro volta. In breve tempo, alla Fondazione nata nel nome di Nilsson, arrivò oltre mezzo miliardo di lire. Di carattere mite e riservato, Gunnar aveva iniziato ad accusare i primi sintomi del male poco dopo quella vittoria. Il suo ritiro, in alcune gare, fu dovuto ai problemi che cominciava ad accusare alla vista. Non a caso, a cominciare dal Gran Premio d'Austria, Nilsson collezionerà solo ritiri. In cinque dei sette Gran Premi successivi, la sua Lotus subirà incidenti, in alcuni casi spiegabili solo con l'evidente errore del pilota. Curiosamente, in quel suo giorno di trionfo sul circuito di Zolder, al terzo posto si sarebbe classificato Ronnie Peterson, stabilendo un primato mai più raggiunto dalla Svezia in Formula 1, con due piloti su tre sul podio.

Il successivo Gran Premio corso proprio in Svezia s'incaricò di salutare un'altra «prima volta». In questa occasione, a beneficiarne in un solo colpo erano in tre: Jacques Laffite, come pilota, la Ligier, come squadra, e la Matra come fornitrice dei motori. Le Ferrari avevano visto Lauda ritirarsi per problemi di assetto e Reutemann salire sul terzo gradino del podio. In Francia non andò meglio alle Ferrari. Lauda e Reutemann non raggiunsero che il quinto e sesto posto, mentre in Inghilterra – dove per la prima volta si svolgevano le prequalifiche per scremare l'elevato numero di concorrenti – Niki incassò altri 6 punti dal secondo posto ottenuto alle spalle di James Hunt, in una sorta di tappa di avvicinamento a una nuova vittoria. Vittoria che infatti arrivò nel successivo Gran Premio di Germania, disputato sul circuito di Hockenheim, che rappresentò quasi una sorta di – seppur piccolo – risarcimento rispetto al drammatico Gran

Premio di Germania dell'anno precedente. Con il secondo posto conquistato a casa sua, in Austria, Niki portò il suo carniere a 54 punti, contro i 38 di Scheckter e i 34 del suo compagno di squadra Reutemann. Un primato che aumentò sensibilmente dopo il successo in Olanda e il secondo posto a Monza. Arrivando quarto nel successivo Gran Premio a Watkins Glen, Lauda si laureò campione del mondo con due gare di anticipo, ma alla fine di quella giornata sarebbe iniziato un nuovo capitolo per lui e per la Ferrari. Niki aveva infatti deciso di scendere dalla groppa del Cavallino rampante.

1 Giri di riscaldamento.

2 Vedi il capitolo 6.

3 Oltre a «Vecchio», «Grande vecchio», «Penna bianca», «Drake», «Commendatore», questo era l'altro nome di Ferrari dopo la laurea *honoris causa* in Ingegneria meccanica ricevuta il 7 luglio 1960 dall'Università di Bologna. «Ingegnere io non l'ho mai chiamato» mi disse Mauro Forghieri in una lunga intervista concessami, «perché ingegnere non era.»

4 In *Enzo Ferrari. Biografia di un mito*, Le Lettere, 2001.

5 La bomba aveva provocato 17 morti e 88 feriti.

6 Il termine fu usato per la prima volta dal settimanale inglese *The Observer* il 7 dicembre 1969, ossia cinque giorni prima della strage di Milano. Con l'espressione *Strategy of Tension*, il giornalista Leslie Finer faceva riferimento ad alcuni documenti segreti dell'M16, il servizio segreto britannico, sottratti all'ambasciatore greco in Italia dai quali sarebbe emersa la strategia politico militare americana spalleggiata dai colonnelli insediatisi in Grecia con il golpe del 1967, finalizzata a orientare alcuni governi democratici dell'area mediterranea attraverso una serie di atti terroristici per favorire il ritorno all'ordine con dittature militari. Dal 1969 al 1975 si conteranno in Italia 4584 attentati, l'83 per cento dei quali d'impronta fascista con 113 morti e 351 feriti.

9
Divorzio e abbandono

Maranello, lunedì 29 agosto 1977, ore 17:30. Comunicato ufficiale Ferrari. «Lauda si è incontrato con i dirigenti della Ferrari. È stato deciso che il rapporto di collaborazione iniziato nel 1974 cessi il 30 ottobre prossimo a conclusione del campionato mondiale in corso. La Ferrari ringrazia il suo pilota per la fattiva collaborazione prestata e formula i migliori auguri per il proseguimento della sua attività. Niki Lauda ringrazia la Ferrari per i quattro anni di esemplare collaborazione e rivolge un particolare riconoscente pensiero a Enzo Ferrari che nel maggio 1973 lo invitò a far parte della sua Casa.»

Con queste righe si consumava il divorzio più clamoroso della Formula 1.

Martedì 30 agosto, Monza. La Ferrari è sul circuito brianzolo per alcuni test in funzione del Gran Premio d'Italia. Le condizioni meteorologiche non sono però ottimali e la monoposto numero 11 di Lauda, sulla cui livrea brilla l'assenza del suo nome, effettua solo pochi giri. Niki sta quindi parecchio tempo ai box, incalzato dai giornalisti che ne approfittano per strappargli qualche dichiarazione sul divorzio da Ferrari. Contrariamente a quanto pensavano, non devono faticare più di tanto, perché l'austriaco mostra un'inusuale disponibilità. «Ho iniziato con la Ferrari nel 1974» dice a un cronista «e non ho vinto il titolo. L'anno dopo abbiamo vinto e nel '76 tutto era sotto controllo fino all'incidente. Dopo ho voluto dimostrare di essere sempre quello di prima e che solo la mia faccia era cambiata, ma poco importa. Adesso sono tornato alla vittoria e non ho più un motivo, uno stimolo, che mi faccia andare avanti con la Ferrari. È come un amore che finisce. Dopo tanti anni passati con una donna ti accorgi che non l'ami più e se non c'è più amore la separazione è inevitabile. Tra me e la Ferrari è successa la stessa

cosa. Adesso io vado a casa e ricomincio tutto daccapo per vedere dove arrivo. Sottolineo però che tra me e il commendatore i rapporti sono rimasti buoni, ci siamo lasciati correttamente. "Bene" ha detto lui, "rispetto la tua decisione, vai pure".» Dagli spalti, uno spettatore gli urla: «Niki tu sei il migliore ma la Ferrari è più bella».

Il divorzio fra la Ferrari e Niki Lauda era nell'aria da tempo in una stagione che, pure avendo portato un titolo iridato a testa, era iniziata con alcuni screzi sul piano tecnico fra il pilota austriaco e Mauro Forghieri, fin dal Gran Premio del Brasile, vale a dire la seconda gara in programma. A Interlagos Niki s'era rifiutato di montare il nuovo alettone disegnato dall'ingegnere modenese col quale Reutemann aveva poi vinto quella gara. Nel frattempo, nel paddock delle piste dei Gran Premi in programma, la stampa pizzicava sempre più spesso Niki Lauda e Bernie Ecclestone a colloquio. Oltre a essere il leader dell'Associazione dei costruttori inglesi, Ecclestone era proprietario della Brabham, che per la stagione successiva avrebbe montato i motori Alfa. Sulla stampa appare anche l'indiscrezione che Niki si sarebbe deciso ad abbandonare la Ferrari se non si fossero accettate alcune sue precise richieste anche di ordine tecnico. Richieste che si sarebbero tradotte in un sostanziale azzeramento dello staff tecnico della Formula 1, compreso il suo capo, Mauro Forghieri. Non si sa quale attendibilità avessero questi *rumors*, fatto sta che giovedì 2 giugno, quando il circus della velocità era tutto a Zandvoort per il Gran Premio d'Olanda, nella stanza 406 dell'Hotel Bowes, fra Lauda ed Ecclestone ci fu l'incontro decisivo, dopo che il patron della Brabham aveva garantito all'Alfa Romeo e alla Parmalat – che avrebbe sponsorizzato il team – che l'ingaggio del campione austriaco era cosa fatta. A Forghieri, che aveva portato il contratto che gli aveva dato Ferrari, Lauda aveva risposto che sarebbe andato a Maranello dopo la corsa per parlare direttamente col capo. La situazione era chiaramente arrivata al capolinea, tanto che lo stesso avvocato Agnelli s'era espresso al riguardo con estremo, pessimistico realismo: «Credo che non ci fosse nulla da fare per impedire questo divorzio. Si era determinata una situazione di incompatibilità e nessun intervento sarebbe valso a evitare la rottura».

A Monza, quel giorno di test, il clima era molto teso, coerentemente col rapporto ormai sfilacciato fra Niki e la squadra, *in primis* con Mauro Forghieri, di cui Lauda aveva chiesto la testa

nella rivoluzione tecnica che aveva posto come *conditio sine qua non* per restare a Maranello, unitamente a un sensibile aumento dell'ingaggio. Ricevuta quella risposta, Forghieri s'era dedicato alla messa a punto della macchina di Reutemann, fino a quando era scesa in pista, alle undici, per effettuare alcuni giri di prova. Da parte sua Niki era rimasto a chiacchierare con Jody Scheckter appoggiato al muretto dei box, finché qualcuno gli aveva riferito ciò che Forghieri aveva detto di lui: «Ve ne accorgerete ora chi è quello lì…» e lui aveva reagito con un'uscita di cui si sarebbe pentito in seguito: «Vedremo dove sarà la Ferrari fra due anni e dove sarò io…». Due anni dopo, la Ferrari avrebbe vinto il mondiale con quel Jody Scheckter con cui stava chiacchierando, mentre lui in quel campionato avrebbe racimolato solo 4 miseri punti.

Un paio d'ore dopo la diffusione del comunicato che aveva annunciato la fine del rapporto fra Niki e la Ferrari, negli uffici modenesi del «Drake» era arrivato il pilota che avrebbe sostituito l'austriaco nei due Gran Premi finali del mondiale. Si chiamava Gilles Villeneuve: nome assolutamente sconosciuto nel mondo delle corse.

L'aspirante ferrarista proveniva dal Canada, dove aveva iniziato a correre con la motoslitta per proseguire poi con la Formula Ford e la Formula Atlantic. La sua fortuna era stata quella che a una gara di Formula Atlantic fosse presente un ex ferrarista, ma non uno qualsiasi: Chris Amon. Pur non avendo mai vinto nemmeno un Gran Premio iridato né con la Ferrari né con nessun'altra squadra, Amon – che faceva parte della pattuglia di piloti arrivata in Europa dalla terra più lontana del mondo, la Nuova Zelanda[1] – era rimasto nel cuore dei ferraristi e dello stesso Ferrari. Il neozelandese aveva consigliato quel pilota di ventisette anni dalle fattezze minute che a Ferrari ricordavano quelle di Nuvolari, e «il Vecchio» s'era fidato, nonostante il suo debutto nel Gran Premio d'Inghilterra con la terza McLaren – dove era approdato più o meno con lo stesso iter: era stato infatti James Hunt a notarlo in una gara di Formula Atlantic in Canada e subito dopo l'aveva segnalato a Teddy Meyer – non avesse colpito nessuno. Partito col nono tempo, era arrivato undicesimo. Gilles si calò per la prima volta nella monoposto di Lauda nel Gran Premio di casa, in Canada, sul circuito di Mosport, dove, dopo essere partito col diciassettesimo tempo, era arrivato dodicesimo. Il suo nome sarebbe stato riportato da tutti i giornali del mondo dopo il successivo e ultimo appuntamento iridato in

Giappone. Sul circuito del Fuji, al sesto giro, la Ferrari del canadese agganciò la Tyrrell di Ronnie Peterson, volando oltre il guard rail e falciando un commissario di percorso e un fotografo, e ferendo una decina di persone. La stampa italiana si scagliò contro Ferrari per quella scelta scriteriata e incomprensibile. Come si poteva solo lontanamente immaginare d'ingaggiare un pilota che non aveva alcuna esperienza come il canadese, a quanto pare buono solo a creare disastri, quando in circolazione c'erano fior fiore di talenti che avrebbero fatto carte false per correre per la Rossa? Quel che sfuggiva ai più era la scommessa che ancora una volta «il Drake» aveva fatto con se stesso: quella di «crearsi» un nuovo campione in casa. I soloni della stampa specializzata avevano forse dimenticato che lo stesso Lauda, quando era arrivato alla Ferrari, aveva alle spalle solo una stagione incolore con la BRM? E che Regazzoni l'aveva suggerito al «Vecchio» per potersi garantire che quel ragazzotto dai denti sporgenti non gli avrebbe dato nessun fastidio? Non erano forse note le manie di Ferrari relativamente ai campioni affermati? Quando mai li aveva ingaggiati? La fissa di sempre del gran capo di Maranello era quella di far brillare le sue macchine. I titoli dei giornali andavano bene quando riportavano in primo piano che erano state le sue macchine a vincere, non quel campione. Capitava che i poco esperti che magari seguivano solo qualche gara, o forse solo quella di Monza, ricordavano quel che aveva fatto la Ferrari, senza conoscere nemmeno chi la guidava. Niki era diventato un campione con la Ferrari, non era arrivato alla Ferrari da campione. E se Amon diceva che quel canadesino sarebbe stato un campione, c'era da fidarsi. Arrivato come un qualsiasi carneade alla corte di Maranello, sarebbe diventato un cavaliere del Cavallino rampante dai finimenti rossi. La stoffa c'era, bisognava solo cucirgliela addosso con un vestito adatto a lui. Cinque anni dopo, gli stessi che avevano versato veleno in abbondanza avrebbero pianto la morte del canadese indicandolo come uno dei più grandi piloti della Formula 1 da quando era nato il campionato del mondo nel 1950, e non era mancato chi aveva aggiunto che Gilles non ricordava il grande Tazio solo per le sue fattezze minute, ma soprattutto per il coraggio e il talento. Oltre che veloce e affidabile, Gilles si era mostrato leale quando, nel 1979, aveva rispettato i voleri della scuderia di proteggere la cavalcata iridata del suo compagno di squadra. Sarebbe stato ricompensato nella stagione successiva, ricevendo un trattamento inverso. Era stato così

che Scheckter aveva vinto il mondiale, ma lui no, perché le cose, spesso, non vanno come si programmano. Nel 1980 e 1981 la Ferrari non sarebbe stata all'altezza del suo blasone appena rispolverato col titolo del sudafricano, e nell'82, quando aveva messo in campo un'arma micidiale per la concorrenza come la F 126 K, Gilles era volato via.

La stagione 1978 sarebbe stata avara con Lauda, che con la sua nuova squadra, la Brabham-Alfa, riuscì a svettare solo nei Gran Premi di Svezia e d'Italia. Nel primo caso, anche grazie a un estrattore d'aria ideato da Gordon Murray, l'ingegnere sudafricano chiamato «Genius» nell'ambiente per le sue sperimentazioni ardite. Come una sorta di ventilatore, quel marchingegno riusciva a creare una depressione nel posteriore della vettura, incollandola a terra. Una soluzione presto messa al bando dalla Federazione perché di fatto la macchina risultava avere due motori, cosa vietata dal regolamento, quello termico 12 cilindri Alfa Romeo, e quello elettrico del ventilatore. Nel secondo caso, grazie alla squalifica in cui erano incappati Mario Andretti e Gilles Villeneuve per partenza anticipata. Nel mondiale che vedeva il canadese come sostituto di Lauda al fianco del confermato Reutemann, debuttava anche un altro futuro ferrarista, Didier Pironi. Il francese – che avrebbe fatto coppia con Gilles dall'81 – era andato a sostituire alla Tyrrell Ronnie Peterson transfuga alla Lotus. Lo svedese aveva firmato per Colin Chapman dopo aver verificato la bontà del nuovo progetto siglato 79: una monoposto che con la soluzione del *ground effect*[2] avrebbe sbaragliato la concorrenza. Utilizzando delle paratie laterali mobili sulle fiancate della monoposto (subito ribattezzate «minigonne» dalla stampa), la 79 creava una depressione che le permetteva di percorrere le curve a una velocità decisamente impensabile per tutte le altre vetture. Si trattava in buona sostanza dell'«effetto Venturi», il cosiddetto paradosso idrodinamico riscontrabile anche coi gas oltre che coi liquidi, che il fisico italiano Giovanni Venturi aveva sperimentato alla fine del Settecento. Ronnie Peterson aveva dovuto però ingoiare un contratto capestro che prevedeva che la prima guida della Lotus sarebbe stato Mario Andretti. Lo svedese soffrirà parecchio questa sua condizione di sudditanza, anche perché era spesso più veloce – come prevedibile – del pilota americano, ma dovendo rispettare un contratto non poteva che adeguarsi. Durante la stagione riuscì infatti a infilare nel suo carniere solo due vittorie, mentre il suo compagno di squadra,

sommandone sei anche con il suo aiuto, vinceva a mani basse quel campionato del mondo. La storia di Ronnie finì però prima della conclusione del mondiale: a Monza.

La vigilia del Gran Premio d'Italia fu movimentata da una serie di dichiarazioni e avvenimenti relativi alla stagione successiva. Con parole inattese, la Fiat, tramite il suo vicepresidente Umberto Agnelli, annunciò che nel 1979 la Ferrari avrebbe confermato Gilles Villeneuve al fianco del già ingaggiato Jody Scheckter, lasciando libero Carlos Reutemann. Il pilota argentino si accordò con la Lotus: avrebbe sostituito Peterson, che aveva a sua volta firmato per la McLaren, in cui avrebbe fatto coppia con Patrick Tambay.

Il via venne dato in modo pasticciato, con le ultime vetture dello schieramento non ancora ferme al loro posto sulla griglia di partenza. L'indecisione del direttore di gara, Gianni Restelli, provocò anche la partenza anticipata di Andretti e Villeneuve, che a fine corsa sarebbero stati squalificati. Le vetture, non ancora posizionate da mezzo schieramento in giù, riuscirono perciò ad avvantaggiarsi con una sorta di partenza lanciata, arrivando così a ridosso di chi era scattato dalle prime file. Il risultato fu un vero e proprio ingorgo all'imbocco della «Sopraelevata», dove la pista che davanti ai box era larghissima si riduceva della metà in prossimità della variante «Goodyear». L'idea sciagurata di inserire le chicane prima della «Curva grande» e alla «Ascari» era nata per ridurre la velocità: le monoposto avevano infatti raggiunto medie sul giro impressionanti in quel tracciato, riconoscibile come il più veloce fra quelli inseriti del campionato. Tuttavia, la maggiore pericolosità non derivava dalla velocità, ma proprio da quella variante «Goodyear», che agiva di fatto come una ghigliottina: una improvvisa restrizione, un imbuto vero e proprio, imposto dalla pista al termine di un ampio e lungo rettilineo che favoriva l'affiancamento delle vetture, provocando sportellate. Alla ghigliottina «Goodyear», Gilles Villeneuve riuscì a infilarsi per primo, seguito da Niki Lauda e Mario Andretti. Partito male, come il suo caposquadra, Ronnie Peterson fu toccato alla chicane dalla McLaren di James Hunt e il muso della sua Lotus impattò contro il guard rail, prendendo poi fuoco, subito domato però dai volontari della CEA Squadra Corse, società antincendio nata nel 1967. Questi uomini – coraggiosissimi, tanto da essere soprannominati «i leoni della CEA» – insieme a James Hunt e Clay Regazzoni estrassero dalla sua monoposto accartocciata Ronnie Peterson, le cui gambe

erano fratturate in più punti. Oltre al pilota svedese, all'ospedale Niguarda di Milano fu portato anche Vittorio Brambilla, colpito in testa da uno pneumatico. L'incidente provocò violente polemiche da più parti. Dichiarato vincitore per la squalifica di Andretti e Villeneuve, arrivati rispettivamente primo e secondo, Niki Lauda disertò il podio, dichiarando: «Sono nauseato da Monza. Non ne voglio più sentire parlare e non mi importa nulla di questa vittoria». Clay Regazzoni andò dritto al punto: «L'incidente di oggi è stato provocato in gran parte anche da una errata partenza data dal direttore di corsa Restelli. Quando è scattato il verde c'erano ancora molti piloti che non avevano completato l'allineamento, e quindi hanno effettuato una partenza lanciata. Un uomo come lui dovrebbe sapere che in poche centinaia di metri noi arriviamo alle chicane a oltre 200 all'ora». Il bollettino medico emesso dal Niguarda sulle condizioni dei piloti ricoverati diagnosticò per Brambilla una situazione di grave pericolo di vita a causa del trauma cranico, e per Peterson ustioni di primo grado, oltre a numerose fratture. Dopo l'intervento chirurgico, lo svedese avrebbe dovuto passare un lungo periodo di degenza e riabilitazione per gli arti fratturati, ma poteva essere considerato fuori pericolo. Dopo sei ore di sala operatoria, alle 6:15 del lunedì, Peterson entrò in coma respiratorio per una tromboembolia grassosa provocata proprio dalle fratture alle gambe. Il suo cuore smise di battere alle 9:50. Subito dopo si scatenarono altre polemiche di ordine medico. L'équipe che aveva operato il pilota svedese fu aspramente criticata da diversi specialisti italiani e svedesi, mentre si escluse qualsiasi intossicazione da ossido di carbonio o da altre sostanze sprigionatesi nell'incendio della monoposto. Il pomeriggio del 13 settembre, un aereo privato della Lotus portò la salma di Peterson a Stoccolma, e due giorni dopo si tennero i funerali nella sua città natale, Örebro, alla presenza di diversi piloti e manager della Formula 1.

Contraddicendo completamente le diagnosi iniziali, Brambilla – le cui condizioni erano state definite molto critiche nell'immediatezza del ricovero – miglioravano velocemente, e il 18 settembre il pilota brianzolo fu dimesso. La tragedia di Peterson ebbe anche uno strascico giudiziario, con il giudice Armando Spataro che dispose il sequestro di tutte le vetture coinvolte nell'incidente, delle immagini televisive e del referto autoptico. Fu aperta anche un'inchiesta sportiva sotto la direzione di Giuseppe Bacciagaluppi, direttore

dell'autodromo di Monza, e di Robert Langford, in rappresentanza della CSI, la Commissione sportiva internazionale. Un'indagine fu promossa dal governo italiano nella figura di Carlo Pastorino, ministro del Turismo e Spettacolo.

Secondo la ricostruzione più accreditata, Hunt s'era trovato chiuso fra Patrese e Peterson, e la sua McLaren aveva agganciato la Lotus del pilota svedese, rovinata di conseguenza contro il guard rail, da cui era poi stata respinta in pista mentre arrivava Brambilla. Hunt accusò apertamente Patrese di essersi spostato bruscamente, costringendolo a stringere contro Peterson. Critiche al pilota padovano arrivarono anche da Emerson Fittipaldi, che chiese addirittura che gli venisse revocata la licenza per correre in Formula 1, mentre Carlos Reutemann si aggiunse agli accusatori del padovano, dichiarando che prima della partenza si era personalmente recato nei box della Arrows per cui correva Patrese, per raccomandare una condotta di gara più prudente rispetto alle corse precedenti. Il polverone che montò contro il pilota padovano provocò l'incredibile decisione degli organizzatori del Gran Premio degli Stati Uniti di rifiutare l'iscrizione di Patrese. Una decisione tuttavia conseguente alla dichiarazione congiunta di James Hunt, Emerson Fittipaldi e lo stesso Niki Lauda, vale a dire tre campioni del mondo, unitamente a John Watson, in cui quei piloti avvertivano gli organizzatori di quella gara che non vi avrebbero preso parte in presenza del pilota italiano: una decisione assolutamente arbitraria, perché né i piloti né tantomeno gli organizzatori americani avrebbero avuto l'autorità di emanare tale sanzione. La Procura di Milano inviò una comunicazione giudiziaria a Patrese e allo starter, Gianni Restelli, e nominò una commissione tecnica. Tre anni dopo, Patrese e Restelli sarebbero stati rinviati a giudizio con l'accusa di omicidio colposo. Fra le voci levatesi a favore di Patrese, quella autorevole di Mario Andretti, che proprio nel 1978 aveva conquistato il mondiale. «L'eroe dei due mondi automobilistici»[3] sostenne con forza che l'incidente era uno dei tanti che accadevano nelle corse e che Patrese non poteva essere dichiarato responsabile di nulla. A Restelli fu invece contestato il fatto di aver dato il via con molte vetture ancora in movimento. A fine dibattimento, nei confronti di Patrese l'accusa chiese la condanna a otto mesi con la condizionale per omicidio colposo, e l'assoluzione per non aver commesso il fatto per Restelli. Nonostante le testimonianze sfavorevoli pronunciate contro di lui

da James Hunt e Arturo Merzario, anche Riccardo Patrese fu assolto.

Cosa abbia portato alcuni piloti – Lauda compreso – a rivolgere contro Patrese un'accusa così grave non è dato sapere. Probabilmente i veterani, in particolare Hunt che era quello più indiziato di aver compiuto manovre non opportune al via di Monza, si accanirono contro l'ultimo arrivato, che era stato anche piuttosto irriverente negli ultimi GP con la pur poco competitiva Arrows, in una sorta di «difesa della casta». Anche dopo essere stato del tutto scagionato da ogni responsabilità, il padovano restò profondamente segnato dalla vicenda. Riguardando le immagini più volte, si vede chiaramente la Arrows del padovano rientrare in carreggiata dopo essersi allargata per trovare spazio davanti a sé in quella che, come detto, per le file posteriori è stata una sorta di partenza lanciata. È quindi innegabile che la manovra di rientro di Patrese (che comunque di fatto non sfiorò nessun'altra macchina) possa avere innescato la carambola, ma è anche vero che in quei momenti concitati le decisioni sono d'ordine istintivo, seppure condizionate dall'esperienza. Se si volesse ragionare col metro giudiziario della colpa oggettiva, bisognerebbe portare sul banco degli imputati molti – grandi – piloti del passato, a cominciare da quel Jim Clark riconosciuto come il più grande degli anni Sessanta, che sempre a Monza, nel 1961, agganciò la Ferrari di Von Trips, provocando una carambola mortale per il tedesco della Ferrari e altri quattordici spettatori.

Le due gare finali della stagione regalarono due vittorie alla Ferrari, che si impose a Watkins Glen con Reutemann, e a Montréal con Villeneuve. Per il 1979 l'Alfa Romeo avrebbe prodotto un nuovo motore 12 cilindri a V in sostituzione del precedente Boxer con l'intento di ridurre gli ingombri per la nuova Brabham BT 48 che sarebbe stata portata in corsa da Niki Lauda e Nelson Piquet. Il nuovo propulsore si rivelò potente e performante in prova, ma inaffidabile in gara, tanto da costringere i piloti a più ritiri nel corso della stagione. Prima di conquistare il quarto posto nel Gran Premio d'Italia, che avrebbe regalato alla Ferrari la vittoria in anticipo nel campionato del mondo con Jody Scheckter, Niki collezionò nove ritiri di fila, tanto da indurre il team inglese a utilizzare i sempre affidabili Ford Cosworth per le ultime gare. Una decisione a cui Niki non era poi tanto interessato, vista la decisione di abbandonare quell'avventura con la Brabham durata due anni. Questa volta però

non per passare a un’altra scuderia, ma per ritirarsi dalle competizioni. Diceva di trovare stupido girare in tondo su una pista.

[1] Fra cui, oltre Amon, Denis Hulme, campione del mondo 1967 e Bruce McLaren, che aveva allestito una scuderia col suo nome.
[2] Effetto suolo.
[3] Mario Andretti correva il campionato americano della Formula Indy e nel 1969 aveva vinto la 500 Miglia di Indianapolis.

10
Ritorno al futuro

Il 28 settembre 1979, Niki Lauda, dopo aver preso parte alle prime prove del Gran Premio del Canada staccando il diciottesimo tempo, tornò in Europa, volando con il suo aereo, e disertando quindi non solo quella gara ma anche la successiva, ultima di quella stagione, a Watkins Glen. Due settimane prima, nel Gran Premio Dino Ferrari non di campionato a Imola, aveva colto l'unica vittoria della stagione al volante della Brabham BT 48 – Alfa Romeo, dopo una durissima lotta con la Ferrari di Gilles Villeneuve. Da quel momento, non manterrà amicizie nel mondo della Formula 1. «Il circus della Formula 1 è un mondo di feroce competizione. Le persone che vi partecipano sono concentrate sulla loro performance e non c'è spazio per le amicizie vere.» Come fu vissuto dall'ambiente quel ritiro? A dare una risposta dall'interno fu John Watson, pilota McLaren: «Sembra che i piloti professionisti abbiano una risposta tipo alla domanda, spesso posta loro, su quando si sarebbero ritirati. Dopo una frase o due la risposta è sempre la stessa: quando non mi diverto più a correre. Niki Lauda è arrivato all'estremo di ciò, qui in Canada. È sceso dalla sua macchina nella prima giornata di prove e ha annunciato che ne aveva abbastanza e che si sarebbe ritirato lì, sul posto. E lo ha fatto. Molta gente ha pensato che avrebbe dovuto aspettare fino alla fine della stagione. Ma ciò non sarebbe stato il modo in cui Niki agisce. Egli è probabilmente il pilota più sincero di tutti noi. Secondo lui sarebbe stato disonesto, verso se stesso e il suo pubblico, terminare la stagione quando sentiva che era arrivato il momento di ritirarsi. Penso che molte cose abbiano influenzato la sua decisione e non ultima la stagione disastrosa, nella quale era arrivato solo poche volte alla fine della corsa con una macchina che non stava insieme e che non andava semplicemente bene per lui. Ritengo che questa

stagione gli abbia fatto sorgere interrogativi su cosa altro avesse da dimostrare nelle corse. Aveva vinto due mondiali ed era tornato alle corse, dopo essere stato vicinissimo alla morte, per dimostrare di essere sempre competitivo. Dopo tutto ciò non gli rimaneva molto da dimostrare. E con una macchina cattiva la sua carriera non poteva prendere altra via che quella del declino dagli apici cui era arrivato. Aveva tutto da perdere continuando così. Era anche entrato profondamente nel mondo dei grandi uomini d'affari con la sua linea aerea, ben lontana dal mondo delle corse automobilistiche. Ho il sospetto che alcuni businessman che trattavano con lui, e anche alcuni finanziatori, non fossero molto favorevoli al fatto che Niki partisse nei fine settimana per mettersi al volante di pericolose macchine da corsa. Niki si dedica ormai molto alla sua linea aerea e negli ultimi mesi si è notato che si mostrava più interessato a conversazioni sull'aviazione che non sulle macchine da corsa. Si è trovato una nuova "sfida" e se ne va per dedicarsi completamente a essa nell'unico modo che conosce: con tutto il cuore. C'è stato un momento, non molto tempo fa, in cui sembrava quasi certo che lui e io saremmo stati assieme nel team McLaren per il 1980. Era una cosa che attendevo con piacere. Niki ha invece deciso diversamente e ho il sospetto che i motivi siano stati, anche stavolta, basati sulla consapevolezza di non essere certo che avrebbe disputato una buona stagione nel 1980. Mi mancherà. Ci eravamo sinceramente simpatici e abbiamo spesso cercato la compagnia l'uno dell'altro in occasione dei Gran Premi. È stato un grande pilota e una persona molto acuta, non solo su questioni che riguardavano le corse. Ha dato molto allo sport, e ci mancherà. Ora che James e Niki se ne sono andati, mi sento quasi come l'ultimo superstite della generazione '73-'74 dei piloti di F1.»[1]

Prima di Lauda, sempre nel 1979, era stato infatti James Hunt – il grande rivale dell'austriaco nel 1976 – ad abbandonare quello che ormai anche lui considerava come una sorta di Circo Barnum della velocità. «Lascio ora e definitivamente» disse «perché nel mondo della F1 l'uomo non conta più nulla!» Nel Gran Premio di Monaco aveva qualificato la sua Wolf con il decimo tempo, poi era rientrato ai box dopo soli quattro giri per problemi alla trasmissione, e – una volta sceso dalla macchina – aveva detto che bastava così. Nel senso che aveva chiuso con la Formula 1. A trentadue anni ne aveva abbastanza di quella vita. Abbandonate le corse da protagonista, avrebbe continuato a seguirle da commentatore per la BBC,

lasciandosi spesso andare a giudizi taglienti nei confronti degli ex colleghi. Chiamato in quel ruolo da Jonathan Martin, a capo della sezione sportiva della BBC, affiancherà Murray Walker per la trasmissione *Grand Prix* dell'emittente britannica. La sua carriera di commentatore durerà tredici anni, tra alti e bassi spesso condizionati dall'abuso di alcol. Murray Walker ha raccontato più volte del loro rapporto problematico ma di profonda amicizia anche se «*James Hunt drank too much, smoked too much and womanised too much*». Walker raccontò che il giorno del suo vero «esordio» come seconda voce in diretta da Monaco, James si presentò mezzo ubriaco che mancavano solo due minuti al via venendo direttamente dall'hotel dove aveva passato la notte e la mattina con due ragazze.

Nel 1979, anno del ritiro, fa anche una piccola apparizione in *The Plank*, commedia muta di genere slapstick, e insieme a Fred Emney recita in una pubblicità per Texaco Havoline. La stampella dell'alcol diventerà per lui sempre più necessaria, condizionandolo in campo professionale, fino a causargli l'allontanamento dalla BBC. Le luci dello spettacolo si spengono e si allunga l'ombra dell'anonimato. A stargli vicino è solo una bottiglia e un amico alcolista più depresso di lui che bivacca nella sua elegante villa di Wimbledon. Un'ancora di salvezza gli arriva casualmente quando a una festa conosce Helen Dyson, una studentessa che ha ventitré anni meno di lui. Hunt se ne innamora perdutamente. Lei lo avvicina al mondo dell'arte, lo introduce alla bellezza della storia dei grandi pittori e – soprattutto – riesce a distrarlo dall'alcol. Il suo rifiorire induce la BBC a richiamarlo. James sembra tornato quello di una volta. Helen ne è affascinata. Ad attrarla è quella personalità dalla quale puoi aspettarti di tutto, compresa la richiesta di matrimonio al telefono, alle quattro del mattino, mentre si trova a Parigi. È il 14 giugno 1993 che il cuore tumultuoso di James ferma la sua vita esagerata dopo quarantasei anni di battiti tutti disuguali. «Infarto» scriveranno i medici nel referto, compilato in tutta fretta. «Sembrava stesse sorridendo» confesserà tra le lacrime l'amico depresso e alcolista cui James non aveva mai negato la sua casa. Il giorno prima, con Murray Walker, aveva fatto la telecronaca del Gran premio del Canada, vinto da Alain Prost con la Williams FW 15 C – Renault.

Quando Niki aveva deciso di ritirarsi dalle corse, proprio lui,

proprio Hunt, il rivale che nel 1976 gli aveva sottratto il mondiale, non aveva rilasciato alcuna dichiarazione. Fra le più velenose, invece – ma senza troppa sorpresa –, c'era stata quella di Clay Regazzoni. «Niki ha avuto tutto: soldi, gloria, è stato bravo ma non eccezionale, come lui ce ne sono una decina. Ha trovato nella Ferrari e in Montezemolo le componenti per farlo diventare campione del mondo. In quel momento la Ferrari era la macchina migliore, e se l'avessero voluto avrei potuto vincere anch'io il titolo mondiale. Lauda si ritira, ha avuto tutto ma non ha mai avuto la passione per questo sport, ecco cosa gli è sempre mancata: la passione.» Ironica, ma non troppo, quella di Gilles Villeneuve: «Non capisco perché lo abbia fatto, negli ultimi tempi aveva grinta e andava bene. Lo ricordo a Imola, è una decisione inaspettata. Dopo il ritiro di Hunt, ora quello di Lauda, se se ne ritirano ancora due o tre rimango io il migliore…». Per Mario Andretti: «Sicuramente avrà avuto i suoi motivi… Certo che quando decidi è meglio farlo subito senza starci a pensare sopra e senza ritornare indietro, senza guardare ai contratti, ai guadagni persi ecc…». «È stato il primo pilota della nuova generazione» disse Hans-Joachim Stuck, «però ci sono oggi dieci piloti come lui. Lui è stato tecnico. È una qualità indiscussa. È sempre stato molto pronto a sfruttare il momento buono per uscire dai box e fare i tempi, se non se la sente più di rischiare ha fatto bene ad abbandonare, certo che nessuno se lo aspettava.» Per Carlos Reutemann, che aveva fatto coppia con Niki alla Ferrari: «Un abbandono improvviso così non se lo aspettava nessuno. Non è una decisione presa in una mezza giornata, forse Lauda non riusciva più a ottenere quello che voleva e ha abbandonato. Dietro questa decisione ci deve essere qualcosa che noi non sappiamo, altrimenti sarebbe *loco* (pazzo)». Riccardo Patrese spiegò l'abbandono forse nel modo più coerente col personaggio Lauda: «Non so perché vi meravigliate del colpo di Niki, io mi aspettavo che quando lo avrebbe fatto si sarebbe comportato in questo modo. È il suo modo di agire: con colpi di scena come quando lasciò la Ferrari. Se ha smesso avrà le sue buone ragioni». Per Patrick Tambay: «Alla base dell'abbandono di Lauda c'è che non era più quello di prima, non riusciva a combinare più nulla, si è stancato e se ne è andato: le corse sono un rischio. Tutti rischiano. Lui non ne aveva più voglia e ha detto basta». «Non so che dire» rispose Jacques Laffite, «uno può fare quello che vuole, a me personalmente non me ne importa nulla che Lauda abbia

smesso. Lo ha fatto? Bene. Avrà avuto le sue buone ragioni, forse si è stancato, ha vinto troppo. E vedeva che oggi i tempi sono cambiati e vincere era diventato più difficile di una volta.» Velenoso invece il giudizio di René Arnoux, anche lui futuro fantino del Cavallino rampante, ma con poca fortuna per due anni dal 1983 al 1984, visto che verrà licenziato in tronco dopo la prima gara del 1985 in Brasile. Alle rimostranze del pilota francese che rispondeva al licenziamento con certe dichiarazioni alla stampa, la scuderia di Maranello rispose con le parole del suo direttore sportivo, nonché portavoce di Enzo Ferrari, Marco Piccinini: «Il signor Arnoux non costringa la Ferrari a rendere pubbliche certe situazioni imbarazzanti». «Due titoli sono sufficienti per dire che è stato un buon pilota, ma non eccezionale» sentenziò Arnoux. «Oggi a Lauda è passata la voglia di correre, ha altri interessi che lo chiamano, non credo sia un colpo di testa ma una decisione ponderata.» «Io e Lauda corriamo da molto tempo, abbiamo guadagnato molto, non abbiamo problemi economici, ha detto di no perché non se la sentiva più, ha fatto bene. Oggi un miliardo non è una ragione valida per far cambiare idea. È stato uno dei migliori piloti degli ultimi anni, quando anch'io deciderò di smettere lo farò nello stesso modo, di colpo e non tornerò più indietro»: il pensiero di Emerson Fittipaldi, che abbandonerà la Formula 1 dopo il Gran Premio di Watkins Glen del 1980.[2]

Chi, ovviamente, esprime il sentimento più autenticamente vicino a Niki è sua moglie. Felice per quella decisione, Marlene offre birra e würstel per il ritiro di suo marito dalle corse.

Da parte sua, la stampa tedesca si divide fra chi sta con il pilota austriaco e chi contro. Il *Bild*, tabloid con la più alta tiratura in Germania, scrive: «Non ha rinunciato, ma smesso, è una cosa diversa. Evidentemente Lauda non ha mai dimenticato il tremendo choc dell'agosto del 1976. Ha visto la morte da vicino. Niki Lauda è un uomo che si ritira, nel senso reale della parola. È stato un grande pilota, ora è un uomo saggio. Gli avversari di Lauda trovano ora conferma delle loro convinzioni». Così scrive invece il commentatore capo del *Westdeutschen Allgemeine Zeitung*: «Non sono mai stato un suo tifoso, ora so finalmente, grazie a lui, perché non l'ho mai voluto essere. Egli è stato uno che ha dimenticato le ragioni altrui quando s'è trattato di salvaguardare i suoi interessi, i suoi soldi, la sua vanità». Così invece la *Neue Ruhr Zeitung*: «Un addio alla Lauda. Il circo automobilistico perde il suo personaggio

più caratteristico». La *Ruhr Nachrichten* non nasconde una malcelata ammirazione: «Tipico di Lauda! Ha rotto nel 1973 il contratto con la BRM per correre per la Ferrari, due anni fa ha dato il benservito alla Ferrari, un team a cui quasi tutti i suoi colleghi si recherebbero a piedi nudi, solo per poter correre per loro. E ora pianta in asso Bernie Ecclestone, l'uomo forte dei Gran Premi a cui appartiene metà F1». Cervellotiche le osservazioni della *Süddeutsche Zeitung* di Monaco di Baviera: «Ma non pensa alle conseguenze? Non pensiamo qui a quelle per le corse della F1, neanche a quelle per il giornalismo sportivo austriaco, che ora non sa più come riempire i giornali, si tratta di cose più importanti, del futuro della nostra società consumistica. Che cosa ne sarà di lei, se in testa agli obiettori e rinunciatari si mette un uomo che stava per firmare un contratto che gli avrebbe garantito due milioni di dollari? Se dovesse essere insensato correre in cerchio con una macchina, chi ci garantisce che un presidente di amministrazione non trovi insensato costruire sempre più macchine?». *Die Welt* di Amburgo consulta perfino uno psicologo: «Sono esistiti già altri assi che si sono lasciati convincere a cambiare strada per un matrimonio o la nascita di un figlio. Ciò è sempre successo soprattutto quando si hanno dei dubbi personali sul successo. Niki Lauda ha capito nel frattempo che non diventerà più campione del mondo. Le superstar fanno tutte un giorno l'esperienza che la loro bravura non basta più per vincere, la filosofia di un pilota da corsa conosce benissimo quei punti cruciali nella vita in cui una nuova concezione fa apparire il passato come una cosa insensata».

Ovviamente, chi conosceva Niki sapeva bene che non era il tipo da ritirarsi in un maso bavarese per trascorrere una serena vecchiaia fra i tanti album dei ricordi dei suoi anni in Formula 1. Già prima di stupire il mondo dicendo che su una monoposto di Formula 1 non avrebbe «mai più messo il culo», Niki aveva orientato altrove i suoi interessi: nella fattispecie verso qualcosa di molto, molto più veloce di una Formula 1, gli aerei. Dopo aver comprato il suo primo aereo privato, Niki aveva imparato a pilotarlo da solo, finché aveva cominciato ad accarezzare l'idea di fondare una compagnia aerea, e così, nel 1979, era nata la Lauda Air.

Molti anni dopo, il 26 maggio 1991, uno dei Boeing 767 della sua compagnia precipiterà in Thailandia, provocando la morte di 223 persone, fra cui i 10 membri dell'equipaggio. Nell'occasione, Lauda

si distinguerà per il suo supporto alle famiglie delle vittime e per la volontà di scoprire le cause del disastro, entrando in contrasto perfino con il management della Boeing (dove, non casualmente, si parlava di lui come di un «*very tough son of a bitch*»), che avrebbe preferito liquidare la tragedia come errore del pilota o manutenzione eseguita non correttamente, mentre si trattava di un errore nella progettazione di un particolare componente degli inversori di spinta. Niki ne aveva avuto il sospetto fin dal suo arrivo sul luogo del disastro, dove aveva visionato personalmente le operazioni di recupero delle salme. Quando fu stabilito che la Austrian Airlines, che controllava la Lauda Air, non poteva mantenere il monopolio sulle rotte internazionali, la compagnia di Niki iniziò una politica di espansione molto aggressiva, approfittando anche dell'appoggio della tedesca Lufthansa. A partire dagli anni Novanta, però, il governo austriaco cercò di favorire l'acquisto delle azioni della Lauda Air da parte della Austrian Airlines, con il desiderio che l'aviazione commerciale austriaca si concentrasse in un solo gruppo. Dopo l'assorbimento della Lauda Air, nel 2012, Niki Lauda fonderà una nuova compagnia aerea, la Niki.

I colpi di scena di Niki Lauda non sono però ancora finiti: il 30 settembre 1981 annuncia infatti il suo ritorno in Formula 1, e a fine novembre, dopo un test effettuato sulla pista di Donington, la McLaren comunica il suo ingaggio per la stagione successiva.

Dopo due anni sabbatici, Niki tornava quindi a «gareggiare in tondo» in un circuito al volante di una Formula 1, questa volta per quella McLaren che nel 1976 gli aveva sottratto il titolo iridato con James Hunt. Alla vigilia del Gran Premio del Sudafrica esplose la polemica delle superlicenze, già precedentemente sollevata da Lauda e Pironi. Il mercoledì, al Kyalami Ranch, si svolse una riunione nella quale i piloti contestavano la Federazione internazionale per le condizioni imposte per ottenere la superlicenza di Formula 1. Dopo la minaccia di sciopero di Pironi, sbeffeggiata da Ecclestone per la FOCA e Jean-Marie Balestre, presidente della FISA, i piloti decisero di recarsi al Sunnyside Park Hotel di Johannesburg, dove cominciarono l'annunciato sciopero in un salone dell'albergo, bloccando l'ingresso con il pianoforte della sala. Pironi e Mass continuarono a trattare con la FISA. De Angelis suonò il pianoforte e anche Villeneuve si unì alla performance

musicale. Jochen Mass e Teo Fabi abbandonarono lo sciopero, mentre gli altri piloti rimasero a dormire nel salone dell'hotel. Pironi era il delegato dei piloti per trattare con Balestre. Alla fine, il Gran Premio del Sudafrica si corse, con la pole position realizzata da René Arnoux su Renault, ma la gara fu vinta dal compagno di squadra Alain Prost, che precedette Carlos Reutemann su Williams e lo stesso Arnoux. Nella gara che salutava il suo ritorno in Formula 1, Niki conquistò il quarto posto. Alla fine del Gran Premio, la direzione gara avvisò i piloti che la loro superlicenza era stata sospesa e che era stata loro comminata una multa di 10.000 dollari, unitamente al ritiro di tutte le licenze, compresa quella della Formula 1. La corte d'appello della FIA ridurrà poi le multe a 5000 dollari, cancellerà il ritiro e le sospensioni delle licenze, e soprattutto abrogherà la norma tanto contestata dai piloti.

Nel terzo appuntamento iridato a Long Beach, Niki tornò alla vittoria in quella che era la sua seconda vita agonistica, mentre nel successivo Gran Premio di San Marino, sul circuito di Imola, non si presentò, come non si presentò tutta la squadra McLaren e l'intero lotto delle squadre inglesi che facevano capo alla FOCA, per la squalifica inflitta alla Brabham di Nelson Piquet e alla Williams di Keke Rosberg, rispettivamente primo e secondo al traguardo del Gran Premio del Brasile. Contro quelle vetture, Ferrari e Renault avevano presentato un reclamo per irregolarità tecniche,[3] accolto dalla FIA. La gara era stata quindi assegnata a tavolino alla Renault di Alain Prost. I team britannici avevano minacciato il boicottaggio del Gran Premio di San Marino, se non fosse stata ritirata la squalifica. Boicottaggio che fu messo in atto, a esclusione di Tyrrell, Toleman e ATS, col risultato che a Imola scesero in pista solo quattordici monoposto, con le Renault di Arnoux e Prost a monopolizzare la prima fila. La cavalcata delle due vetture francesi sarà però interrotta per problemi al motore verificatisi prima sulla monoposto di Prost al sesto giro, e poi su quella di Arnoux al quarantaquattresimo, col risultato di lasciare campo libero alle Ferrari di Pironi e Villeneuve. I due, sotto il tripudio del pubblico, si avviavano quindi a una doppietta che – al di là delle defezioni inglesi e dei guai Renault – rendeva giustizia alla bontà del progetto 126 K di Mauro Forghieri: una vettura equilibrata e potente che poteva ambire al titolo. Al quarantanovesimo giro, vale a dire a undici dal traguardo, dai box Ferrari esposero il cartello «Slow», a indicare ai piloti di mantenere le posizioni, cioè con Villeneuve

davanti a Pironi. Il francese tuttavia non ne tenne conto, superando il canadese con una staccata al limite. Le schermaglie fra i due continuarono e a un giro dalla fine Villeneuve riprese la leadership della gara senza più forzare, certo della lealtà del compagno, ma Pironi lo superò di nuovo, tagliando il traguardo al primo posto. Su un podio in cui i due piloti Ferrari mostravano la rottura di una amicizia oltre che di una collaborazione fra compagni di squadra, saliva per la prima volta anche Michele Alboreto, giunto terzo con la sua Tyrrell. Il gradino più basso del podio sarebbe stato conquistato da Lauda nel successivo Gran Premio del Belgio, se la sua McLaren non fosse stata squalificata a fine gara perché trovata sotto il peso minimo. Ma il giorno prima, sul finire delle qualifiche, la Formula 1 aveva vissuto una nuova tragedia.

Sul circuito di Zolder, al termine delle prime prove del venerdì, Villeneuve è quinto, Pironi quindicesimo. Ma l'indomani, quando mancano sette minuti alla conclusione delle qualifiche, il francese è sesto e il canadese ottavo. Gilles decide di fare un terzo giro, anche se le gomme sono già usurate. Sulla sua traiettoria trova improvvisamente Jochen Mass che procede lentamente perché ormai senza gomme nel suo giro di rientro ai box. La Ferrari decolla sulle ruote della March del tedesco, ricadendo rovinosamente sul muso e con il seggiolino della monoposto che si stacca facendo sbalzare Gilles fuori dall'abitacolo. Il canadese finisce il folle volo sbattendo con il collo contro un paletto della recinzione esterna della curva. Subito dopo l'incidente, Mass ferma la sua monoposto poco più avanti e accorre da Villeneuve: «Aveva il volto violaceo, gli occhi fuori dalle orbite e si capiva che aveva il collo rotto».

Sono passati tre mesi esatti da quel brutto giorno di Zolder. È l'8 agosto. Sul circuito di Hockenheim inondato d'acqua, Pironi sta testando le gomme da pioggia. La visibilità è praticamente azzerata a causa dell'acqua sollevata dalle monoposto. Quando la sagoma della Renault di Alain Prost gli appare davanti, Pironi gli è già addosso a 280 chilometri orari. La Ferrari decolla come quella di Villeneuve e ripiomba a terra anch'essa in verticale. Piquet si ferma immediatamente e prova a soccorrere il collega, ma quando si accorge di come sono ridotte le gambe di Didier si sente male. I medici riusciranno a evitarne l'amputazione, ma non la fine della carriera di Pironi, che si chiuderà con un secondo posto in quel mondiale che stava dominando. Cinque anni e trenta operazioni dopo, il 23 agosto 1987, Didier morirà in un incidente durante una

gara del campionato europeo di motonautica all'Isola di Wight: stavolta a decollare è il suo offshore, a 160 all'ora. La moglie Christine era incinta di due gemelli, che nasceranno il 6 gennaio 1988. Li chiamerà Didier e Gilles.

A classificarsi terzo in quel Gran Premio di San Marino che aveva dato la stura alle disgrazie future era stato un giovane milanese al primo podio in carriera: Michele Alboreto. Sarà ingaggiato dalla Ferrari dal 1984 all'88. Morirà a quarantacinque anni, in un incidente sul circuito tedesco del Lausitzring, durante il collaudo di un'Audi per la 24 Ore di Le Mans, in un 25 aprile lontano dalle commemorazioni italiane per la Liberazione, quello del 2001.

Nel 1985, arrivando secondo nel mondiale dietro Prost, Michele aveva sfiorato il sogno rosso, quello di vincere il mondiale con la Ferrari: un sogno raggiunto due volte da Niki in un tempo che pareva ormai lontano anni luce.

Ora, in quel 1982, anno del suo ritorno nell'agone del campionato del mondo di Formula 1, non cavalcava più il Cavallino rampante, guidava una monoposto uguale a tutte le altre della concorrenza: una McLaren. Con questa nuova squadra era tornato a vincere in un Gran Premio, svettando in quello d'Inghilterra, proprio davanti alla Ferrari di Pironi e alla Renault di Prost. Un risultato di grande soddisfazione per l'austriaco per il fatto d'essere riuscito a tenere dietro due motorizzazioni turbo ben più potenti del Cosworth aspirato che spingeva la sua McLaren. Col terzo posto nel Gran Premio di Svizzera, corso a Digione, in Francia, Niki Lauda chiudeva la stagione del suo rientro alle corse con il quinto posto nella classifica generale. Ma anche lui, come tutti gli altri piloti, nel Gran Premio del Canada aveva dovuto piangere un altro collega: il giovane italiano Riccardo Paletti, infilatosi con la sua Osella alla partenza nel posteriore della Ferrari di Pironi, ferma in pole position per un problema con l'accensione. Il francese s'era sbracciato per segnalare il guasto alla sua monoposto, ma Paletti, che partiva dalla quartultima fila, non l'aveva visto, forse concentrato sulle operazioni di partenza, al secondo via della sua breve carriera in Formula 1, non frenò né tentò nessuna manovra correttiva, centrandolo in pieno a quasi 190 chilometri orari.

Anche questa volta la vettura aveva preso fuoco dopo pochi secondi, col pilota intrappolato all'interno e privo di conoscenza. Le fiamme erano state subito spente, ma c'erano voluti oltre venti minuti prima di riuscire a estrarre Paletti dall'abitacolo e

trasportarlo in ospedale, dove morì a causa delle ferite riportate nella zona toracica e delle sostanze estinguenti inalate durante le operazioni di spegnimento delle fiamme. Dramma nel dramma: la presenza della mamma del pilota milanese, giunta a Montréal a sua insaputa per fargli una sorpresa per il compleanno che avrebbe festeggiato due giorni dopo, quando Riccardo avrebbe compiuto ventiquattro anni. Anche quella stagione aveva preteso il suo tragico contributo per una Formula 1 le cui misure di sicurezza erano ancora distanti anni luce da quelle attuali. Da parte sua, Niki aveva già pagato pegno alla sfortuna, a quella sorta di obolo che le corse pretendevano crudelmente per placare una passione. Sul suo viso i segni di quella passione pagata a caro prezzo si erano stampati sei anni prima. E non sarebbero scomparsi mai più.

1 Su *Autosprint* del 2 ottobre 1979.
2 Dopo il ritiro dalla F1, Fittipaldi proseguirà la sua attività agonistica nella Formula CART in America dal 1984 vincendo la 500 Miglia di Indianapolis nel 1989 e 1993. Fittipaldi mise in piedi anche una sua scuderia, ma senza successo.
3 Per fronteggiare la superiorità dei motori turbo Ferrari e Renault, le squadre inglesi – che utilizzavano motorizzazioni aspirate con potenze decisamente inferiori – avevano escogitato un sistema di rabbocco dei liquidi a fine gara, dopo averla disputata sottopeso.

11
L'ultimo sigillo

Nel 1983 che vide svettare Nelson Piquet con la sua Brabham BT 52 spinta dal motore turbo BMW capace di sprigionare oltre 800 cv in qualifica e 740 in gara, la McLaren utilizzò l'aspirato Ford Cosworth fino al Gran Premio d'Olanda, quando montò il Porsche sovralimentato, che però mostrò una certa fragilità a fronte di una notevole potenza. C'era da lavorare, ma con la certezza che con quel propulsore si sarebbero ottenuti ottimi risultati. Niki sapeva bene che con il materiale di cui disponeva in quella stagione non avrebbe potuto ambire a grandi risultati. Prova ne fu che né lui né il suo compagno di squadra, l'irlandese John Watson, ebbero modo di lottare per il titolo iridato, concludendo la stagione rispettivamente al sesto e al decimo posto. Niki non riuscì ad andare oltre i 12 punti, con soli due podi in Brasile, dove arrivò terzo, e a Long Beach, dove le McLaren misero a segno una doppietta con John Watson primo al traguardo. E quello fu l'unico sprazzo della scuderia britannica in tutto il campionato.

Per Niki, era la prima battuta d'arresto in una carriera che, dopo averlo visto primeggiare per due volte nel mondiale con la Ferrari, aveva comunque registrato una vittoria arrivata quasi subito al suo rientro in Formula 1 l'anno precedente. Chiudere la stagione con un secondo posto come migliore risultato non era il massimo, ma poteva essere nelle previsioni, viste le premesse.

Quel mondiale ebbe anche una coda polemica. A dicembre, cioè a campionato concluso e vinto da Nelson Piquet grazie alla sua Brabham BMW, Bernie Ecclestone, patron del team ma anche leader della FOCA, rese pubblica una lettera inviata a Ferrari e Renault in cui riconosceva che la benzina usata per i BMW era irregolare, in quanto superava il numero di ottani permesso, ossia 102,90 contro i 102,51. Nella lettera, Ecclestone sottolineava la buonafede e

assicurava che quella benzina non aveva influenzato minimamente le prestazioni delle sue monoposto. Chiamata in causa, la Federazione – nel più totale imbarazzo – dichiarò che le benzine sottoposte a controllo a Monza erano risultate conformi al regolamento. Ancora una volta, insomma, la Formula 1 faceva parlare più per le polemiche che per i risultati in pista. Alcuni giornali invocarono la squalifica della Brabham e il conseguente riposizionamento degli altri team nella classifica iridata. Ad avvantaggiarsi sarebbero state proprio la Renault e la Ferrari. La squadra francese aveva infatti piazzato al secondo posto Prost, e la Ferrari al terzo Arnoux. Non se ne fece nulla e tutto restò com'era anche perché Ecclestone avrebbe potuto scatenare una rappresaglia per la stagione successiva con effetti inimmaginabili, nonostante Ferrari non fosse il tipo da farsi intimidire, come quando aveva minacciato di abbandonare la Formula 1 e correre in America nel campionato CART. Tre anni dopo, «il Drake» farà infatti realizzare una monoposto per quelle gare: una mossa che gli servì per minacciare l'abbandono da una Formula 1 ormai completamente nelle mani di Bernie Ecclestone e di Jean-Marie Balestre. Ottenuto quanto voleva, Ferrari mandò la sua Formula CART, per correre la Indy Car World Series, nel museo di Maranello, dove tuttora si trova.

Il 1984 si aprì con il Gran Premio del Brasile. Sul circuito di Jacarepaguá – nei pressi di Rio de Janeiro – Alain Prost centrò la sua decima vittoria in Formula 1, mentre Niki, con la McLaren gemella, dovette abbandonare per problemi elettrici. L'austriaco si rifarà nella gara successiva in Sudafrica, centrando il primo posto che gli valse il ventesimo successo iridato. Alle sue spalle si piazzò Prost, e Niki capì perfettamente che sarebbe stato lui l'avversario numero uno per la conquista del titolo. Non a caso, il francese s'impose a Imola, nella quarta gara della stagione.

Quello fra i piloti McLaren sembra insomma un ping-pong in cui gli altri piloti sono destinati a fare da spettatori. In Francia tornò a primeggiare Lauda, e si arrivò a Montecarlo, dove si svolse una gara che vale la pena ricordare perché rappresentò la svolta della stagione: il Gran Premio che si corse sul toboga monegasco condizionò infatti il risultato finale del campionato. La mattina di quel 3 giugno 1984, che mise in scena il più incredibile Gran Premio di Monaco, sulla pista ricavata dalle strade del principato,

più che i rombi dei motori echeggiarono quelli dei tuoni che annunciavano un temporale formidabile. Uno di quelli che promettono acqua a catinelle. E la promessa di Giove pluvio fu mantenuta, con i grattacieli e gli yacht sferzati da una pioggia violenta, di quelle che durano, però, non da temporale estivo. La sesta gara del mondiale sarebbe stata quindi una «rain race», disputata cioè con le gomme da bagnato. Nessuna delle monoposto era tuttavia assettata per quelle condizioni meteorologiche, visto che le prove si erano svolte tutte sull'asciutto e restava solo il tempo del warm up per rimediare, in parte. Dopo le prime ipotesi di rinviare la partenza, la direzione gara decise di dare il via nei tempi previsti, anche perché non si prevedeva alcun miglioramento. Rinviare la gara era un'idea nemmeno da prendere in considerazione per le troppe componenti commerciali in ballo, a cominciare dai diritti televisivi. A partire dalla pole position era Alain Prost, che comandava la classifica iridata con due Gran Premi vinti fino a quel momento. Sulla prima fila si schierava anche la Lotus di Nigel Mansell, mentre in seconda fila si trovavano le due Ferrari di Arnoux e Alboreto. Niki Lauda era solo ottavo.

La corsa si svolse all'insegna dei colpi di scena, ma quello più clamoroso stava maturando dalle retrovie, dove c'era un pilota destinato a diventare il numero uno con la pioggia (e non solo): un giovane di ventiquattro anni, brasiliano e al suo esordio in Formula 1 con la Toleman, una scuderia di secondo piano che solo nei sogni avrebbe potuto aspirare a tagliare il traguardo al primo posto. Si chiamava Ayrton Senna. Era stato ingaggiato dalla scuderia britannica dopo aver dimostrato di che pasta fosse fatto in Formula Ford, Formula 2000 e Formula 3. Scattato dalla griglia di partenza con il tredicesimo tempo, giro dopo giro fermava i cronometri sui tempi dei migliori, con una cavalcata che lo portò a compiere un sorpasso dietro l'altro, finché al decimo passaggio arrivò in zona punti, passando sul traguardo al sesto posto.[1] Nel mirino aveva ora la Williams di Rosberg, che infilò nella tornata successiva. Toccò poi alla Ferrari di Arnoux. Sotto le tende delle terrazze dei grattacieli, furono in molti ad accorgersi di quella monoposto bianca e blu che pareva viaggiare sui binari, mentre le altre scodavano vistosamente, quando non sbattevano contro i guard rail e i sempre insidiosi marciapiedi monegaschi. Al diciannovesimo passaggio toccò a Lauda, ritiratosi poi cinque giri dopo per un testacoda alla curva del «Casino». Davanti a sé la Toleman del

brasiliano aveva ormai solo la McLaren di Prost. In testa alla gara fin dalla partenza, il francese era attentissimo a non farsi tradire dalla benché minima sbavatura su una pista che avrebbe potuto tradirlo in ogni punto a causa di un aquaplaning o una pozzanghera. Per questa ragione, il suo passo gara era più che prudente. Una prudenza che però confliggeva con l'arrembante ritmo tenuto da Senna. Al ventottesimo passaggio, il vantaggio del francese si era ridotto a diciotto secondi. Girando con tempi inferiori a quelli della McLaren di oltre cinque secondi a tornata, la Toleman di Senna l'avrebbe certamente agganciata. Era chiaro a tutti che il giovane brasiliano avrebbe colto a Montecarlo la sua prima vittoria in Formula 1. Fra lui e il trionfo nella gara più prestigiosa del campionato c'era ormai solo quella McLaren di cui si sarebbe sbarazzato presto come avvenuto con tutte le altre monoposto precedenti, ben più performanti della sua Toleman, e di tutti i piloti ben più noti ed esperti di lui. Fra l'altro, Prost non amava affatto la pioggia e per questo guidava facendo ben attenzione a non compromettere quella gara che avrebbe confermato la sua leaderhip nel mondiale.

Nella sala della direzione gara, l'agitazione era aumentata esponenzialmente. Jacky Ickx, pilota sotto contratto Porsche nel Mondiale Marche, continuava a guardare verso la pista battuta dalla pioggia, con le monoposto che alzavano muri d'acqua. E quando sul rettilineo principale passò Prost, il belga lo vide alzare la mano a invocare la fine anticipata di una corsa che a causa della pioggia aveva falcidiato il lotto dei partenti: delle venti monoposto scattate dal via,[2] solo otto sfileranno sotto la bandiera a scacchi. Bandiera a scacchi che Ickx aveva sventolato insieme alla rossa che indicava l'interruzione della corsa, ponendo fine all'inseguimento di Senna e consegnando a Prost la vittoria. Le polemiche divamparono immediatamente, e non poteva essere altrimenti, visto che a spingere le McLaren erano motori Porsche. Il conflitto d'interesse del direttore gara era evidente. Aveva voluto salvare la vittoria della Casa di Stoccarda. Un altro giro, un solo altro giro, e Senna avrebbe superato Prost. Scesi dalle rispettive monoposto, Prost e Senna si evitarono accuratamente, fra l'imbarazzo di Stefan Bellof, arrivato terzo con la sua Tyrrell, dopo una gara altrettanto strepitosa. Un anno dopo, il pilota tedesco sarebbe morto nella 1000 km di Spa, sul circuito di Spa-Francorchamps al volante della sua Porsche 956 B. Dopo aver attaccato per l'ennesima volta il leader

della gara – proprio Jacky Ickx con la Porsche 962 C ufficiale –, Stefan lo affiancò alla curva dell'«Eau Rouge», ma Ickx lo chiuse per poter impostare meglio la curva del «Randillon», la più impegnativa e pericolosa del velocissimo circuito belga. Il contatto fra le due Porsche provocò il testacoda di Ickx, la cui vettura colpì il muro con il posteriore, consentendo al pilota di restare illeso, mentre quella di Bellof andò a sbattere frontalmente contro il cemento a oltre 260 chilometri orari. La sua Porsche prese fuoco, ma a uccidere lo sfortunato pilota tedesco fu l'impatto che provocò, oltre alle altre diverse fratture, anche la rottura della colonna vertebrale.

Con quei punti conquistati Prost restava in vetta alla classifica iridata, ma non poteva immaginare nemmeno lontanamente che proprio quella vittoria sarebbe stato motivo della sua sconfitta a fine campionato a vantaggio di Lauda, che lo avrebbe superato nella classifica iridata di solo mezzo punto. La gara mutilata di Montecarlo, aveva infatti dimezzato il punteggio iridato, portando a 4,5 i 9 punti previsti per il vincitore. Se la gara fosse proseguita, sarebbe stato assegnato punteggio pieno, e con i 6 punti del secondo posto (perché era chiaro che Senna lo avrebbe passato), il pilota francese avrebbe superato Niki nella classifica generale, aggiudicandosi il mondiale.

Alla resa dei conti finale in Portogallo Niki e Alain arrivarono staccati di 3,5 punti a favore dell'austriaco. Comunque fosse andata, la McLaren avrebbe piazzato i suoi due piloti ai primi due posti del mondiale. Partito dalla prima fila al fianco del poleman Nelson Piquet con la sua Brabham BMW, Prost sfilò quarto al primo giro preceduto dal pilota carioca,[3] oltre che dal finlandese Keke Rosberg e dall'inglese Nigel Mansell, scattati con le loro Williams al comando della gara subito dopo la partenza. Al secondo passaggio Prost sfruttò un errore di Rosberg e agganciò il secondo posto, mentre Lauda era ancora fuori dalla zona punti dopo essere partito dalla griglia con l'undicesimo tempo. Al nono giro, il francese della McLaren superò Rosberg, piazzandosi al comando della gara. Per poter ambire al titolo, Niki sarebbe dovuto arrivare almeno secondo. Puntando a quell'obiettivo, iniziò una rimonta furiosa, e quando ebbe davanti a sé la McLaren gemella del compagno di squadra, nonché rivale nel mondiale, gli bastò mantenere quella posizione, senza bisogno di attaccarlo. Con cinque vittorie contro le sette di Prost, Lauda si aggiudicò quindi il suo terzo titolo iridato, mentre il francese – con magra consolazione – eguagliava Jim Clark

nel record dei sette successi nella stessa stagione.

Niki commentò così quel suo terzo titolo iridato nel suo libro *La mia storia*: «Le minacce si addensano per il tempo schifoso, la pista nuova con tutte le possibili sorprese, la super forma di Alain Prost, la sua padronanza nervosa dopo il Nürburgring, la sua evidente superiorità, il fatto che nel team lo vizino. Io sono sulla difensiva, pur godendo di un vantaggio notevole: in questa corsa mi basta arrivare secondo per diventare campione del mondo. Le prove sono un incubo. Tutto va storto come in un pessimo film. Tempo perso per difetti incredibilmente stupidi e poi, forse per conseguenza, i miei errori personali. Risultato finale: domenica mi schiererò all'undicesimo posto di partenza e Prost al secondo. E questa avrebbe dovuto essere la qualificazione più importante dell'anno? Giungo infine alla seguente conclusione: tutti gli altri sono nervosi; che lo sia anche io è assolutamente inutile, non porta a niente. Il mio cervello riesce a persuadermi alla pacatezza. Io sono rilassato e Prost non lo è, lo vedo al primo sguardo. Continua a rosicchiarsi le unghie, è pallido e ha l'aspetto insonne. Annuncia subito che ha passato una brutta nottata, che ha dormito poco o niente, e gli credo facilmente. Va spesso al gabinetto. Il suo comportamento, egoisticamente, mi rinfranca. Nelle prove del mattino sono tre decimi più veloce di lui. Però non mi sento in sintonia con il motore, e alla fine decido di montare il motore usato a Digione. Verso mezzogiorno comincia ad accumularsi la tensione interna. Metto il casco, mi vengono le lacrime agli occhi per la gioia o per qualche indescrivibile forza che avverto nel mio intimo. Mi sento superiore agli altri come mai mi è accaduto in vita mia ed esco dal box per prendere il mio posto nello schieramento».

Poi Niki prosegue il suo racconto descrivendo l'andamento della corsa che lo porta a tagliare il traguardo al secondo posto e ad aggiudicarsi il mondiale: «Il mio programma prevede una corsa di attesa nei primi due giri per tenermi fuori dal traffico violento. Alla prima curva mi dispongo in mezzo alla pista per evitare che qualcuno mi tamponi. Vedo Piquet carambolare fuori pista e mi arrabbio. Nelson è il mio unico e sincero amico in questa brigata e ci siamo naturalmente messi d'accordo perché lui cerchi di avvantaggiarmi nella corsa. Primo segnale dai box: sono dodicesimo. Supero entrambe le Alfa e poi Tambay. Siamo quasi a metà corsa, finalmente Johansson commette un errore, lo supero sul rettilineo principale. Ora posso filare e ogni due giri supero un'altra

vettura. Infine Senna. Credevo di essere secondo e ciò è quanto mi basta per vincere il titolo. Il segnale dai box è come uno schiaffo: sono terzo. Fra Prost e me vi è ancora Mansell con la Lotus. Ha un vantaggio di ben 39 secondi. Vado più forte che posso, guadagno da un secondo a uno e mezzo al giro. Dovrei farcela, quando, improvvisamente, scorgo davanti a me una Lotus, e penso di aver doppiato De Angelis, non mi passa nemmeno per il capo che si tratti di Mansell. Mi accorgo che ha un problema e che è proprio Mansell; lo attacco e lo sorpasso. Sono secondo! Non ho più bisogno di nulla, se non portare la macchina al traguardo. Ma la macchina è dolce, cara e brava, e non mi abbandona. Taglio il traguardo. Mi fermo preda di un'agitazione frenetica. Vogliono tirarmi fuori per portarmi sul podio. Mi tolgo il casco e respiro a lungo. Tre bei respiri che mi rigenerano. Poi mi dirigo verso il podio, dove si trova già Alain».

L'epressione sul volto del suo compagno di squadra è eloquente. Così la descrive Niki: «Capisco quanto sia addolorato, si sforza per non piangere. Gli dico: "Dimentica, dimentica al più presto possibile. Ascoltami, questa è stata la mia annata, la prossima sarà la tua. Dimentica tutto il resto e rallegrati per l'anno prossimo". Ma l'anno prossimo».[4]

L'anno dopo, Alain Prost coronerà il suo sogno iridato infilando cinque vittorie, mentre Lauda collezionerà ben undici ritiri nella sua ultima stagione in Formula 1. Il 25 agosto 1985, Niki vinse in Olanda l'ultima gara della sua carriera. Da quel momento non si calerà mai più in una monoposto. Sarebbe stato quello l'ultimo sigillo di un pilota che usciva dalle cronache dei Gran Premi per entrare nella Storia della Formula 1.

Davanti a sé aveva ora un'altra – nuova – vita, dopo il primo mondiale, dopo il Nürburgring, dopo il disastroso Gran Premio del Giappone alle pendici del Fuji, il secondo titolo iridato, l'abbandono della Ferrari, le delusioni con la Brabham, il ritiro per due anni, il ritorno, il terzo mondiale vinto. A chi gli aveva chiesto se anche questa volta ci si sarebbe dovuti attendere un suo nuovo ritorno in Formula 1, magari dopo uno o due anni sabbatici, come già avvenuto, aveva risposto fermamente che non ci sarebbe stato alcun ritorno. Del resto, non gli mancavano gli interessi, a cominciare dalla sua compagnia aerea. La stampa poteva finalmente scrivere che Niki Lauda aveva appeso il casco al famoso chiodo. Un'espressione metaforica usata da molti altri piloti prima di lui e da molti dopo di lui. Quando decise di smettere con la Formula 1,

Joakim Bonnier non si limitò ad appendere il casco al chiodo, ma nel salotto di casa appese addirittura la sua ultima monoposto: la McLaren M7C del 1971 con cui aveva disputato l'ultimo campionato del mondo. Ma aveva deciso di smettere con la Formula 1, non con le corse. Morì nel giugno successivo per una rovinosa uscita di pista con la sua Lola nel corso della 24 Ore di Le Mans.

1 Il campionato prevedeva all'epoca punteggi fino al sesto posto con questa sequenza: 2 punti al primo, 6 al secondo, 4 al terzo, 3 al quarto, 2 al quinto, 1 al sesto. Nel caso di interruzione di una gara, se non fosse stata superata la metà della lunghezza prevista, il punteggio veniva dimezzato, e proprio questo condizionerà il mondiale del 1984.

2 Tante quante ne venivano ammesse a quella gara.

3 Nelson Piquet è nato a Rio de Janeiro il 17 agosto 1952.

4 Dal libro autobiografico *La mia storia*, Sperling & Kupfer, 1987.

12
La ruvidezza della sincerità

Nel 1993 Niki Lauda torna alla Ferrari. Il ritorno dell'austriaco è però in altra veste. A chiamarlo come consulente è infatti l'amico di sempre Luca Cordero di Montezemolo, tornato da presidente alla Ferrari nel 1991. Il Cavallino rampante zoppica, nonostante l'ingaggio di Alain Prost, «il professore» della Formula 1, che arriva a bocciare la monoposto definendola «un trattore». Verrà subito licenziato. Negli anni successivi si susseguono le non formidabili coppie Jean Alesi-Ivan Capelli e Jean Alesi-Gerhard Berger, finché arriverà il salvatore della patria Michael Schumacher che gode della stima incondizionata di Niki Lauda. La stessa che provava per Ayrton Senna, che però non arrivò mai alla Ferrari, nonostante due abboccamenti a fine '86 e a fine '90. Il brasiliano morirà poi nel drammatico weekend di Imola del 1994, lasciando dietro di sé un ricordo indelebile. Come indelebile e ancora più profonda è la ferita apertasi nei cuori dei ferraristi dopo l'incidente di Schumacher nel dicembre del 2013. «Mi capita molto spesso di pensare a Michael» disse Lauda in un'intervista. «La famiglia cerca di proteggerlo e questo lo capisco bene. Purtroppo non sono in contatto con nessuno di loro. Tutti noi possiamo solo sperare in una sua guarigione.»

Dopo la parentesi in Ferrari come consulente, Niki aveva accettato lo stesso ruolo in Jaguar dove, nel gennaio del 2002, s'era nuovamente infilato nell'abitacolo di una monoposto di Formula 1 per testarla. Compiuti dieci giri sul circuito di Valencia, aveva poi spiegato ai giornalisti gli enormi cambiamenti che la Formula 1 aveva subìto dai suoi tempi.

È la nuova, ennesima vita di Niki nel terzo millennio. Ha cinque figli: Lukas e Mathias nati dal matrimonio con Marlene, i gemelli Max e Mia avuti da Birgit, la sua seconda moglie, e Christoph, nato da una relazione extraconiugale al tempo del primo matrimonio.

Curiosamente, nel 2016 Mathias Lauda – anche lui pilota – correrà nella Nascar Whelen Euro Series insieme a Freddie Hunt, figlio di James nella scuderia DF1 Racing. Ma l'ombra lunga del Nürburgring non sparisce mai e anche se le conseguenze sul piano emotivo Niki le ha superate da tempo quelle sul piano fisico si fanno ciclicamente sentire. Nel 1997 è infatti costretto a subire un trapianto di rene. A donarglielo è suo fratello Florian, ma non sarà sufficiente: otto anni dopo sarà Birgit, sua futura moglie, a fargli la stessa donazione. Nel luglio del 2018 viene sottoposto a un delicatissimo intervento chirurgico per il trapianto di un polmone. La causa andava identificata in un'influenza sottovalutata durante uno dei suoi soliti soggiorni a Ibiza. Nei mesi successivi le voci sulle sue condizioni di salute si susseguono, spesso in modo contradditorio rispetto alla situazione reale, finché le agenzie battono la notizia della sua scomparsa.[1] Già da tempo quel che trapelava sul suo stato di salute non deponeva favorevolmente per un recupero dopo l'ultimo intervento chirurgico. Dal momento della diffusione della notizia, social, radio, giornali, televisioni si sono profusi in commenti provenienti dai quattro angoli del mondo. Basta digitare il suo nome sui motori di ricerca per essere inondati da effluvi di dichiarazioni, ricordi, episodi. Sceglierne alcuni significherebbe escluderne la stragrande maggioranza.

Non sono pochi quelli che vedono in Lewis Hamilton una sorta di suo testimone: era stato infatti Niki a portarlo in Mercedes strappandolo alla McLaren, e il pilota britannico aveva confermato le sue doti, portando alla casa della stella a tre punte quattro titoli. Alla scuderia di Stoccarda, Lauda – che ne deteneva il 10 per cento delle azioni – aveva messo a punto con Toto Wolf (proprietario del 30 per cento mentre il 60 per cento è del gruppo Daimler) una macchina da guerra destinata a vincere il 75 per cento dei Gran Premi, cinque campionati costruttori e cinque titoli piloti.

Fra i tanti – troppi? – ricordi che quasi riscrivono *post mortem*, mistificandola, la vita e la personalità di Niki Lauda, alcuni arrivano a rimpiangere il suo «lato umano», laddove per «lato umano» s'intende qualcosa di similare alle narrazioni deamicisiane. Nulla di più distante, insomma, da lui: un uomo e un professionista che non concedeva niente a una facile e spesso superficiale esposizione dei propri sentimenti, delle proprie emozioni. Non aveva proprio quel che si dice un bel carattere: quello che fa sgorgare spontaneamente la lacrimuccia alla sua scomparsa. Per chi conosce le storie della

Formula 1, le sue ruvidezze sono note. Una spigolosità che nulla gli toglieva sotto quel piano professionale che aveva fatto di lui un gigante dello sport automobilistico, al fianco di Fangio, Clark, Stewart, Senna, Schumacher, e che sotto quel piano – solo sotto quel piano – andava valutato, anche perché nessuno come lui era geloso dell'aspetto privato della sua vita, che era sua e di nessun altro.

Quando era arrivato in Ferrari aveva alle spalle un inizio di carriera senza lode e senza infamia. Il suo binomio con Regazzoni ricordava quello che anni prima aveva visto insieme lo stesso ticinese con Jacky Ickx. Anche questa volta si era verificata la supremazia dell'altro pilota rispetto a Clay. Come Ickx, anche Lauda era un pilota freddo, per nulla spettacolare. Come Ickx era stato il «fantino» di punta ferrarista per la conquista del titolo nel 1970,[2] così Lauda era stato il pilota su cui Maranello aveva puntato da subito per ottenere i migliori risultati. Mai troppo amato il belga, mai troppo amato l'austriaco. È nell'ordine delle cose, della vita degli uomini, portare in ebollizione gli aspetti positivi di una persona quando non c'è più, oscurando quelli che potrebbero inficiarne la cifra umana. È accaduto – ovviamente – anche con Niki, come, *mutatis mutandis*, con altri grandi personaggi, di cui siamo portati a ricordare soltanto gli aspetti positivi, dimenticando quelli negativi. Ma di quei personaggi noi ricordiamo solo la loro grandezza nelle rispettive arti. Il privato appartiene a loro. Per questo è improprio parlare di «umanità». Valutiamo i professionisti per quel che danno nel loro settore.

Per chiudere quindi il sipario su Niki Lauda coerentemente, vale un aneddoto relativo al film *Rush*. Per calarsi meglio nei suoi panni, cioè per cogliere i vari aspetti del personaggio che avrebbe interpretato, l'attore Daniel Brühl gli aveva chiesto di poter trascorrere una settimana a casa sua. Niki aveva acconsentito, ma quando Brühl era arrivato, gli aveva detto di aspettare a disfare le valigie perché, se non gli fosse piaciuto, l'avrebbe cacciato di casa «a calci in culo». Un carattere ruvido, insomma. Ma sincero.

1 Zurigo, 20 maggio 2019.

2 Nel 1970 Jacky Ickx arrivò secondo in un mondiale andato *post mortem* a Jochen Rindt che pur morendo a Monza aveva mantenuto un vantaggio di 5 punti nella classifica iridata finale contro quelli del pilota Ferrari.

Ringraziamenti

Un sentito grazie a Nanni Dietrich e Guido Rancati, amici ancor prima che colleghi, che si sono sobbarcati il compito di leggere e controllare in tempi brevissimi tutto il testo.